das AUTO

MOTOR UND SPORT

TURIN FÜR'S AUGE

MILLE MIGLIA FÜR'S HERZ

ANGENEHMES AUTO: PEUGEOT 403

HEFT 10

STUTTGART, 14. MAI 1955

DM 1.20

Schon 50.000 km...

... mehr, als der Erdumfang - bei Wind und Wetter auf allen Straßen hat er zurückgelegt.

REX-Autokosmetik
hat seine Schönheit bewahrt und gibt sie älteren Lacken wieder.

REX-Lackbalsam mit Silicon
konserviert und schützt neue oder neuwertige Lacke.

REX-Autopolitur mit Silicon
verjüngt ältere und mattgewordene Lacke und macht sie wetterfest.

REX-pflegen hilft Werte hegen!

Erhältlich in Fachgeschäften und Tankstellen.

REX-AUTOPFLEGE GMBH.

Gutschein für eine Gratisprobe REX-Lackbalsam oder REX-Autopolitur
(gewünschtes Präparat unterstreichen!)

Name: .....

Wohnort: ..... Straße: .....

Bitte einsenden an die **REX-AUTOPFLEGE G.M.B.H. MAINZ**

Briefe an die Redaktion
— Forum der Lesermeinungen —

BMW-Isetta

Die in Heft Nr. 9 Ihrer Zeitschrift erfolgte Besprechung der BMW-Isetta erscheint mir mehr als zutreffend. Insbesondere betrifft das die Prognose für den guten Start der Isetta, gerade weil sie ein BMW-Erzeugnis ist.

Trotz des weltweiten Käuferkreises, der nur darauf wartet, durch ein konstruktiv wie auch fertigungsmäßig gleichermaßen befriedigendes Rollermobil erschlossen zu werden, ist es doch gerade dieser Käuferkreis selbst, der die bisherigen Lösungen nicht mit Enthusiasmus begrüßt, sondern, um es kraß zu sagen, abgelehnt hat. Das hat mehrere Gründe: Die bisherigen Lösungen sowohl in der Bundesrepublik als auch in anderen Ländern konnten, was die Gebrauchstüchtigkeit, das technische wie das rein ästhetische Finish und nicht zuletzt auch den Preis betrifft, den Erwartungen des Käufers nicht entsprechen. Nicht eine einzige namhafte Automobil- oder Motorradfabrik hatte sich bisher des Rollermobils angenommen. Es waren im großen und ganzen Außenseiter, die die Fertigung eines Rollermobils in Angriff nahmen. Die Folge war eine begründete Skepsis der Käufer hinsichtlich der technischen Zulänglichkeit. Schlechter oder gar kein Service, mangelnde Ersatzteilbeschaffung usw. sind nur zu bekannt und für den Käufer abschreckend genug.

Endlich noch eine wesentliche psychologische Käufervoraussetzung. Das Rollermobil und auch der Kleinstwagen sind allzuleicht mit dem Odium der Primitivität behaftet, und jedermann, der so ein Ding fährt, ist oft genug dem spöttischen Grinsen seiner Mitmenschen ausgesetzt, meist von Leuten, die nur ein Fahrrad ihr eigen nennen, oder zu der Familie des „Sebastian Latsch" gehören. Um so mehr ist es dem Käufer nicht gleichgültig, auf eine Frage, was er für ein Fahrzeug besitze, antworten zu müssen, er fahre ein Fabrikat der Firma XYZ aus Hintertupfingen, die dem Laien völlig unbekannt ist. Wenn er demgegenüber mit Stolz darauf hinweisen kann, daß er das Fahrzeug eines weltbekannten Unternehmens sein eigen nenne, so enthebt ihn das der Antworten auf mitleidig-neugierige Fragen seiner Mitmenschen, denn auch dem blutigsten Laien ist klar, daß ein Produkt dieser durch ihre jahrzehntelange Qualitätsarbeit bekannten Werke kein — Mist sein kann.

Alle diese bisherigen Bedenken hat BMW durch den Lizenzbau der Isetta zerschlagen. Der Name BMW bürgt für Qualitätsarbeit. Eine solche Firma kann es sich einfach nicht leisten, ein unfertiges Fahrzeug auf den Markt zu bringen. Den Käufer aber wird es mit berechtigtem Stolz erfüllen, das Fahrzeug eines traditionsreichen weltbekannten Unternehmens zu fahren, das sich nicht gescheut hat, den entscheidenden Schritt für die Motorisierung des „kleinen Mannes" zu tun.

Halten es die anderen deutschen Automobil- und Motorradwerke, die auf Grund ihrer finanziellen Kapazität dafür prädestiniert erscheinen, eigentlich für unter ihrer Würde liegend, dem Beispiel der Bayerischen Motoren-Werke zu folgen?

Lothar Stratemeyer, cand. jur. in Soest (Westf.)

*

In Ihrem Heft 8 bringen Sie auf Seite 7 unter der Überschrift „Lückenfüller" eine sehr nette Abbildung über die neue BMW-Isetta und schreiben dazu: „Dank ihrer besonderen Eigenart — kurze Baulänge und Vordereinstieg — vermag sie aber auch ganz enge Parklücken derart günstig auszunutzen wie kein anderes Rollermobil oder Auto. Man kann die Isetta sogar in der Weise parken, daß sie sich unmittelbar vom Bürgersteig aus „betreten" läßt."

Ich fürchte, Sie haben hierbei übersehen, daß Sie durch Propagierung einer derartigen Parkweise die Autofahrer unter Umständen in eine ziemlich ausweglose Situation bringen können. Wenn Sie Ihr eigenes Bild betrachten, werden Sie mir recht geben, wenn ich feststelle, daß sowohl der vor und hinter der Isetta parkende Pkw, falls auch vor und hinter diesen Fahrzeugen weitere Wagen parken, keine Möglichkeit haben, irgendwie noch aus ihrer eigenen Parklücke herauszukommen. Die Schwierigkeit gerade in Großstädten, aus den Parklücken mit einem Pkw noch herauszukommen, sind groß genug, so daß es eigentlich nicht einer weiteren Erschwernis durch diese neuartige Parkweise für Rollermobile bedarf.

Norbert Schründer in Hamburg 1

Nanu?

In Heft 8 der Zeitschrift AUTO, MOTOR und SPORT bringen Sie unter der Überschrift „Nanu?" auf Seite 44 die Abbildung eines Lieferwagens, welcher zur Erzielung einer besseren Straßenlage vom Besitzer mit zwei Wassertanks hinter der Hinterachse ausgerüstet wurde.

Wir können verstehen, daß Sie im Interesse objektiver Berichterstattung den Ausschnitt des Bildes so gewählt haben, daß es dem Leser erst bei genauer Betrachtung klar wird, um welches Fabrikat es sich handelt. Da nun aber gerade die gezeigte Heckansicht dieses Wettbewerbfabrikates für den nicht versierten Leser gewisse Ähnlichkeiten mit unseren DKW-Schnellaster-Typen F 89 L bzw. DKW/30 aufweist, dürfen wir Sie bitten, in Ihrer nächsten Ausgabe einen kleinen Hinweis zu veröffentlichen, aus dem hervorgeht, daß sich weder Artikel noch Bild auf einen der obenerwähnten, in unserem Hause hergestellten Schnellaster-Typ beziehen.

Auto Union GmbH. in Ingolstadt

*

... Wenn Sie dieses Bild im vergangenen Jahr gebracht hätten, wären wir Ford-Händler darüber sicher erfreut gewesen, um unter Umständen eine solch nette Anmerkung an die entsprechende Stelle weiterleiten zu können. Nachdem diese Veröffentlichung jedoch erst im April 1955 erschienen ist, muß ich schon sagen, daß Sie als Fachpresse sehr schlecht informiert sind. Die Sache ist nämlich nicht mehr aktuell, nachdem seit 1. April beim FK 1000 durch Zurückverlegung des Motors die Kopflastigkeit vollkommen behoben wurde.

Erwin Haggenmüller, Ford-Händler in Kempten (Allgäu)

Frostaufbrüche

Ich komme soeben von einer Reise kreuz und quer durch Holland, dort befinden sich die Straßen ohne Frostaufbrüche in vorbildlichem Zustand. Selbst die Autobahn durchs Ruhrgebiet wird zu einer grauenhaften Schüttelpartie. Es müßte tatsächlich viel mehr geschrien und ununterbrochen gebrüllt werden, derart, daß es bei den verantwortlichen Leuten auch ankommt.

Johannes Christiansen, Großhändler in Flensburg

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR und SPORT

Bundesfarben auf den Nummernschildern

(Siehe Leitartikel „Wir protestieren!" Heft 8)

. . . Schon jetzt habe ich ein unangenehmes Gefühl, wenn ich daran denke, daß ich ständig die Bundesfarben an meinem Wagen mit herumschleppen soll. Wer mit geschwollener Brust die Farben der Bundesrepublik spazierenfahren möchte, kann ja jederzeit einen oder auch zwei Wimpel am Kotflügel anbringen . . .

Werner Thun in München 2

*

Der Artikel spricht den meisten motorisierten Straßenbenützern mit einigermaßen gesundem Menschenverstand aus dem Herzen. Ich persönlich werde jedenfalls ein derart „gefärbtes" Kennzeichen vom ersten Tag an mit Farbe verdecken und werde gern bereit sein, auch anderen Verkehrsteilnehmern mit Farbe auszuhelfen. Diese Geschmacklosigkeit, die bedenklich an den früheren nationalen Kitsch erinnert, sollte unbedingt verhindert werden. Wenn man sich schon die Schweiz zum Vorbild nehmen will, dann sollte man sich vor allem einmal die Bescheidenheit der dortigen Verwaltungen betrachten . . .

Konrad von Brauchitsch in Rimburg bei Aachen

*

. . . Wir Kraftfahrer müssen immer wieder erkennen, daß sich Leute mit unseren Belangen befassen, denen neben manchen anderen Eigenschaften nun auch noch der Takt, der Geschmack, die Einsicht und das Beurteilungsvermögen völlig fehlen.

Gerhart Bellmann in Hamburg-Nienstedten

*

„Wir protestieren!" Ganz einfach: Laßt uns alle die neuen Autoschilder, falls sie Bundesfarben tragen, von den Zulassungsstellen nicht abholen. Das ist die Tat, und kein weiteres Wort ist mehr nötig. Dietrich H. Bachofer in Reutlingen

*

Es muß unter allen Umständen verhindert werden, daß der gemeinsam vom Herrn Bundeskanzler und dem Verkehrsminister geplante Unfug durch ein Gesetz sanktioniert wird. Ich habe in dieser Angelegenheit heute gleichlautend an die Bundestagsfraktionen der CDU/CSU, SPD, FDP, DP und BHE geschrieben.

Dipl.-Kaufmann Günther Dupke in Wuppertal-Barmen

Umgetauft

Daß eine Stadtverwaltung ihre „Adolf-Hitler-Straße" in „G r a f Adolf-Straße" umbenennt, das kann man verstehen. Daß aber der gute alte „Odenwaldring" in Darmstadt nicht mehr tragbar erschien und in „Schwarzwaldring" umgetauft werden mußte, das ist unverständlich. Wenn doch die Stadtväter das Geld für solche lästigen Straßen-Umbenennungen dazu verwenden würden, wirklich viel befahrene Straßen so zu kennzeichnen, daß der Kraftfahrer nicht auf der Suche nach dem fehlenden Straßennamensschild seine Aufmerksamkeit unnötig lange von der Fahrbahn abwenden muß!

G. G. in Darmstadt

Gegendarstellung

(Siehe Briefe an die Redaktion, Heft 5, „Einspruch und Beamteneid")

In Ihrem Heft 5/55 bringen Sie eine Zuschrift des Herrn W. v. Gravenreuth in Affing bei Augsburg zum Abdruck. Diese Zuschrift enthält durchweg unberechtigte Vorwürfe gegen das Amtsgericht Garmisch.

Ich bitte deshalb folgende Gegendarstellung aufzunehmen:

1. Herr v. Gravenreuth hat laut Zustellungsnachweis die Abladung zum Termin vom 6. 12. 1954 am 4. 12. 1954 persönlich erhalten und ist an demselben Tage auch bereits von dem neuen Termin vom 20. 1. 1955 unterrichtet worden. Warum er trotzdem nach Garmisch am 5. 12. 1954 gefahren ist, ist unverständlich; ebenso seine Beschwerde, daß er zwei Tage verloren habe.

2. Herr v. Gravenreuth hat keinen Antrag auf Entbinden vom Erscheinen in der Hauptverhandlung und Vernehmung durch das Amtsgericht seines Aufenthaltsortes gestellt. Solchen Anträgen wird grundsätzlich stattgegeben.

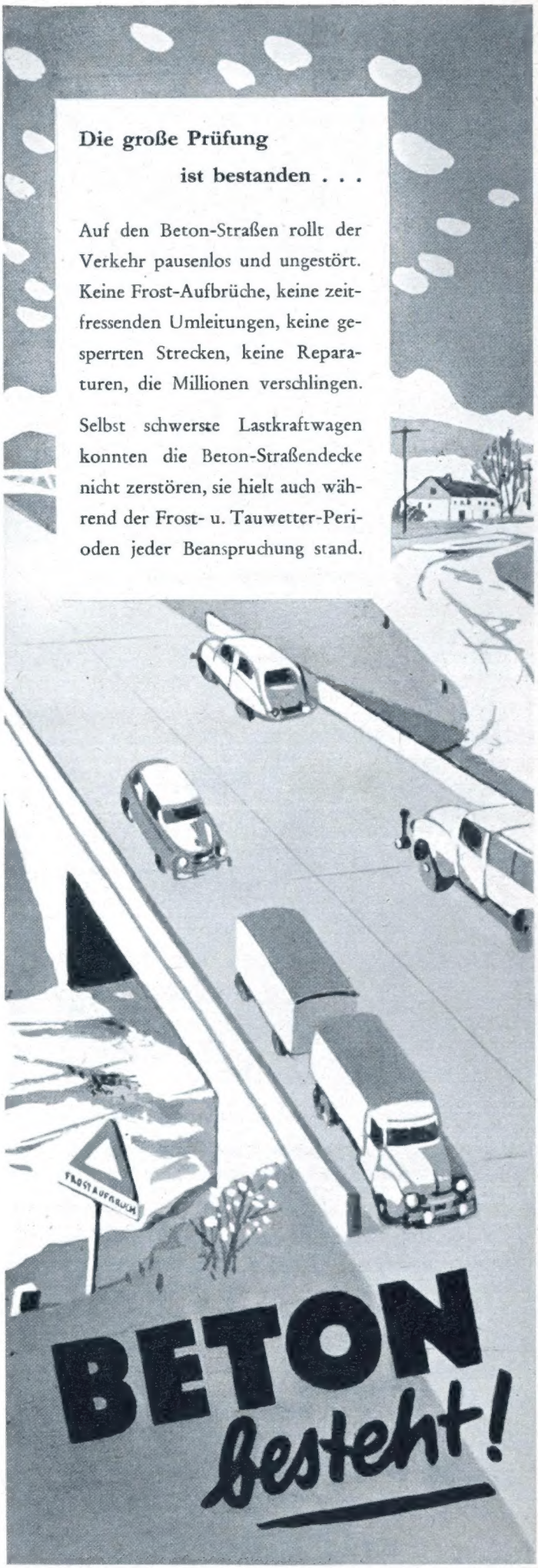
Darüber hinaus war Herr v. Gravenreuth in der mündlichen Verhandlung vom 20. 1. 1955 durch den von ihm beauftragten Rechtsanwalt Beyschlag in Garmisch vertreten. Damit war dem Anspruch des Beklagten auf rechtliches Gehör genug Rechnung getragen.

3. Der anzeigende Beamte hat bei seiner eidlichen Aussage angegeben, daß an der abgesperrten Baustelle das gelbe Licht brannte, als sich v. Gravenreuth der Sperre näherte und daß in dem Augenblick, in dem er die Sperre durchfuhr, auf rot umgeschaltet wurde. Diese Angaben des Zeugen decken sich mit seinen Angaben in der Anzeige vom 18. 9. 1954. Der Vorwurf der falschen Aussage ist deshalb zu Unrecht erhoben.

Herr v. Gravenreuth selbst hat bei seiner ersten Vernehmung nicht behauptet, das grüne Licht habe gebrannt, sondern sich lediglich damit entschuldigt, er könne sich nicht entsinnen, daß er an der Sperre ein gelbes bzw. rotes Licht überfahren habe.

4. Es ist richtig, daß die Geldstrafe zweimal bezahlt wurde. Dies ist aber darauf zurückzuführen, daß die Geldstrafe und die Kosten in Höhe von 16.34 DM am 17. 1. 1955 von v. Gravenreuth angefordert wurde und unabhängig von der Aufforderung der Verteidiger des Herrn v. Gravenreuth bereits am 20. 1. 1955 von sich aus die Geldstrafe bezahlt hat. Der doppelt bezahlte Betrag ist in der Zwischenzeit zurückvergütet worden.

Justizpressestelle beim Oberlandesgericht München,
gez. Dr. Rittel, Landgerichtsdirektor



Und außerdem ist's an der Zeit . . .

. . . Zündkerzen zu wechseln, gnädige Frau".

„Muß denn das sein? Er läuft doch noch ganz gut".

„Ja, aber wie lange hält's? Sehen Sie, Zündkerzen nützen sich ab – sie verbrauchen sich wie die Reifen oder das Schmieröl. Nach 15000 km sind durch viele Millionen Zündfunken die Elektroden ganz natürlich abgebrannt. Das stört! Die Leistung des Motors sinkt und der Benzinverbrauch steigt. Das alles frißt viel Geld, viel mehr als Sie für neue Kerzen zahlen".

„Schön, geben Sie neue Kerzen, aber . . ."

„Aber?"

„Aber BOSCH, bitte!"

„Mein Kompliment; Sie wissen, worauf es ankommt!"

„BOSCH, bitte!"

– das ist am wichtigsten bei jedem Kerzenwechsel.

„BOSCH, bitte!" –
in dieser Forderung liegt Ihre Sicherheit.

Gehen Sie sicher, wenn's um Elektrisches am Auto geht, vor allem aber beim nächsten * Kerzenwechsel und sagen Sie mit allem Nachdruck (Sie haben allen Grund dazu) die Zauberformel **„BOSCH, bitte!"**

* Wann es hierfür Zeit ist? Ein Blick auf den BOSCH-Kerzenzettel unter der Motorhaube sagt's Ihnen.

KE 1255

Überführung neuer Wagen

(siehe Briefe an die Redaktion, Heft 8, Seite 3)

Herr Stahlberg ist offensichtlich falsch informiert, obwohl seine Beobachtungen den Tatsachen durchaus entsprechen. Bekanntlich können neue Opel-Wagen ohne Geschwindigkeitsbegrenzungen eingefahren werden. Es macht zwar keinen guten Eindruck, wenn ein fabrikneuer Wagen mit roter Nummer ständig auf Spitzengeschwindigkeit läuft. Technisch ist das aber möglich und das Fahrzeug nimmt dadurch keinen Schaden. Wer sagt im übrigen, daß der von Herrn St. „gejagte" Opel-Rekord mit Hamburger roter Nummer durch den Fahrer einer Opel-Vertretung gefahren wurde? Ich habe es mehrfach erlebt, daß Privatleute, die Ihren neuen Wagen mit roter Nummer selbst in der Fabrik übernommen haben, mit Spitzengeschwindigkeit nach Hause fuhren. Artikel wie diese werfen leicht ein falsches Licht auf den Kfz.-Handel. Bevor man so etwas schreibt, sollte man sich besser orientieren. Bekanntlich sind Berufsfahrer (um solche dürfte es sich bei den von Autovertretungen für Überführungen eingesetzten Personen im allgemeinen handeln) durchweg die ruhigsten Fahrer, die sich bestimmt nicht „jagen" lassen. Was die Höhe der Überführungskosten anbelangt, so dürfte es inzwischen überall bekannt sein, daß die Automobil-Werke ihren Vertretungen ständig vorschreiben, die Überführungen nur zum Selbstkostenpreis weiterzuberechnen. Heinz Schütz in Recklinghausen

*

In Heft 8 haben Sie einen Leserbrief veröffentlicht, der sich mit der Überführung neuer Wagen beschäftigt. Der Briefschreiber konzentriert dabei seine Ausführungen auf die rasante Fahrt eines fabrikneuen Opel-Olympia Rekord mit rotem Polizei-Kennzeichen der Stadt Hamburg.

Wir sind natürlich an dieser Sache interessiert, denn vom Werk aus wird keinesfalls gedeckt, daß Neuwagen mit Vollgas überführt werden, wenngleich die Einfahrvorschriften schon seit vier Jahren in Wegfall gekommen sind. Alle Fahrzeuge, die unser Opel-Großhändler in Hamburg selbst an die Kunden ausliefert, werden nicht per eigener Achse nach Hamburg überführt, sondern ausschließlich mit den bekannten Doppelstockwagen der Bundesbahn. Daneben gibt es eine Reihe von Kunden, die den Wagen jeweils selbst hier in Rüsselsheim abholen oder jemand damit beauftragen, der nicht in einem Dienstverhältnis zu uns oder zum Großhändler steht. Es liegt daher nahe, daß ein Kunde selbst aus seinem Besitzerstolz heraus die von dem Briefschreiber angebotene Jagd angenommen und mitgespielt hat. Was das Werk selbst zur Behandlung des neuen Wagens zu sagen hat und auch sinngemäß den von Händlerfirmen mit der Überführung von Wagen beauftragten Personen immer wieder ans Herz legt, geht aus der Betriebsanleitung für den Olympia-Rekord, Seite 8, hervor. Es wird ausdrücklich betont, daß vom ersten Augenblick an zügig mit wechselnder Geschwindigkeit gefahren werden soll. Das konstante Vollgasjagen der neuen Maschine auf der Autobahn kann unter dem Ausdruck „zügig fahren" keinesfalls verstanden werden. Adam Opel AG., Rüsselsheim

Gasfahne hinter dem DKW

(siehe Briefe an die Redaktion, Heft 8)

. . . Es muß sich hier um zwei Leser handeln, die sich irgendwie über den DKW sehr geärgert haben, wahrscheinlich deshalb, weil ihnen ein 3 = 6 einfach davonfuhr, obwohl sie sich Mühe gaben, den „häßlichen Zwerg" schnell zu erledigen. Anders kann ich mir die unschönen Gesänge ausgerechnet über den DKW nicht erklären, denn schließlich hat nicht nur er einen Zweitaktmotor.

Rudolf Lehmann in Siegburg (Rheinl.)

*

. . . Der Zweitakter erscheint oft in falschem Licht, weil meist von seinen PS zuviel verlangt wird. Ich beobachte fast täglich, wie unsere rheinischen Altwarenhändler mit ihren schwerbeladenen Tempo- oder Goliath-Dreiradwägelchen durch die Gegend ziehen. Beim DKW 3 = 6 mit 34 PS wird erstmals von einem Zweitakter nicht zuviel verlangt, trotzdem das Gewicht für die Größe des Wagens zu schwer ist. Ihn aber möchte man auch gern in den Sand ziehen. Ich glaube, auch Sie haben in Ihren früheren Ausgaben ausschließlich die kritischen Lesermeinungen bezüglich des 3 = 6 zu Worte kommen lassen **(keine Spur! — Red.)** Nach meinen Erkundigungen dürften die meisten Sonderklasse-Fahrer mit ihrem Wagen sehr zufrieden sein, und ich würde mich hüten, ihn zu vertreten, wenn ich nicht selbst damit führe.

Hätten die beiden Leser bei ihrer Kritik an der Gasfahne nicht gerade vom 3 = 6 geschrieben, sondern nur die Zweitakter im allgemeinen behandelt, so hätte dieser Tadel nach unvoreingenommener, sachlicher Überlegung ausgesehen. So aber nehmen meine Freunde und ich an, daß diese Herren hauptsächlich deshalb verärgert sind, weil es der Auto Union mit der Sonderklasse gelungen ist, einen wirtschaftlichen Zweitakter herauszubringen, von dem erstmals nicht zuviel verlangt wird (kg/PS) und der auch anderen Wagen den Auspuff zeigen kann. Bei richtiger Betriebstemperatur und richtiger Vergasereinstellung stinkt die Sonderklasse nicht mehr als ein älterer Viertakter oder ein Diesel-Personenwagen.

Bruno Helmenstein in Dieringhausen

Daß sie stinken, ist jedenfalls unbestreitbar, die Zweitakter (außer den Einspritzern) im allgemeinen und – tatsächlich! – die Sonderklassen im besonderen. Die Diesel-Personenwagen stinken auch, aber das ist doch schließlich keine Entschuldigung.

Redaktion AUTO, MOTOR und SPORT

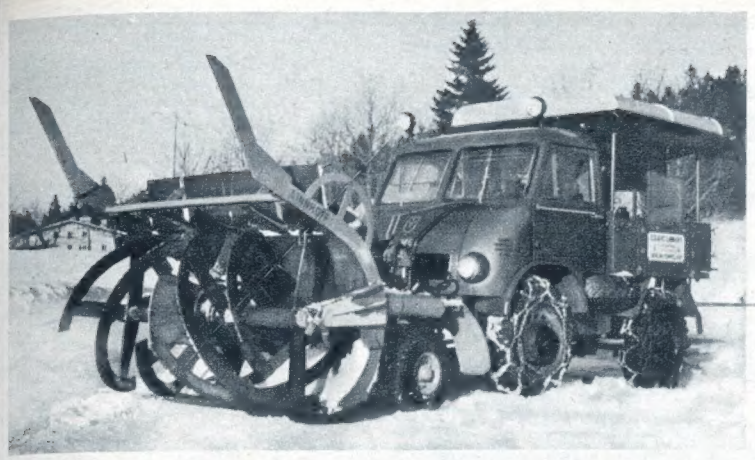
„Sie wollen nach Italien?"

In Ihrem letzten Heft 7, das wir als Abonnenten erhalten, bringen Sie unter obiger Überschrift einen nützlichen Bericht, in dem im letzten Absatz: „Wichtige Unterlagen" auf eine Reihe von Reisehilfsmitteln hingewiesen wird.

Wir dürfen ergänzend hinzufügen, daß es neuerdings auch eine VW-Straßenkarte für Italien mit eingedruckten Vertragswerkstätten gibt. Diese ist über die VW-Organisation, d. h. die deutschen Werkstätten und Händler zu beziehen. Sollten sie dort vergriffen sein, kann man sie auch im Volkswagenwerk (Abt. Kundendienst Ausland) erhalten. Außerdem gibt es eine schematisch gezeichnete Karte Italiens, in der die VW-Vertragswerkstätten mit Anschriften eingedruckt sind. Diese wurde in 50 000 Exemplaren an alle deutschen Grenzdokumentstellen verteilt. Sollte sie dort vergriffen sein, kann man sie über die Druckerei Oßwald, Frankfurt a. M., Alte Gasse 28, gegen DM —.15 + Drucksachenporto anfordern.

Da jährlich weit über 100 000 VW nach Italien kommen, dürfte dieser Hinweis für Ihre Leser, d. h. auch für Fahrer anderer deutscher Fabrikate, interessant sein. Erfahrungsgemäß stützen sich deutsche Automobilisten notfalls auf eine VW-Werkstatt in Italien. Auto-Germa, S. R. L., Bologna (Italien), Via Emilia Ponente 10

VW- und Porsche-Vertretung



Schneeschleuder

Im AUTO, MOTOR und SPORT Heft 8 bringen Sie auf Seite 18 die Abbildung eines Schweizer Schneeräumgerätes vor dem Daimler-Benz-Unimog. Ich gestatte mir, Ihnen beigefügt Unterlagen über die Linnhoff-Rolba-Frässchleuder (Schneeräum-Großgerät) zu übersenden mit der Bemerkung, daß es sich — auch schon im Vergleich zu den kurzen Angaben bei Ihrer Abbildung (Durchführung des Antriebes durch das Fahrerhaus, schlechte Sicht) — um das modernste und leistungsfähigste Schneeräumgerät handelt, welches zur Zeit auf dem Markt ist.

Eduard Linnhoff, Maschinenfabrik in Berlin-Tempelhof

Mehr Duldsamkeit!

Warum, liebes AUTO, machst Du Dich wieder einmal mit einer kostbaren Drittelseite zum Sprachrohr eines Volksgenossen mit der schlechten und leider typisch deutschen Eigenschaft, anderen nicht ihren Vogel zu lassen — siehe Christbaum, Heft 9, Seite 4, wie früher einmal die Sache mit dem 12 M.

B 418 — 456, mit dem ich weder markenverwandt noch sonst irgendwie verschwägert bin, tut doch mit seinen Extras niemandem weh, die Schirmchen auf den Nebellampen sind vielleicht gar nicht so dumm und zwei Rückfahrscheinwerfer verstoßen nicht gegen das Gesetz — höchstens das souvenirverpappte Rückfenster ist ein Unfug, dem man aber heute vom Lloyd bis zum Kapitän überall begegnet.

Lieber Herr Markowski, das Ganze stinkt, mit Verlaub zu sagen. Sind Sie etwa daran interessiert, B 418 — 456 lächerlich zu machen? Du, mein liebes AUTO, hättest wenigstens das Kennzeichen wegretuschieren können.

Sollte mir jemand einmal meine hübsche Plakettenreihe und meine Drahtspeichenattrappen vermiesen, dann rauscht's im Karton. In unserem englischen Kriegsgefangenenlager hatten wir einen Interpreter officer, der predigte uns deutschen Offizierssoldaten immer und immer wieder: „Mehr Duldsamkeit!" Und wußte, warum.

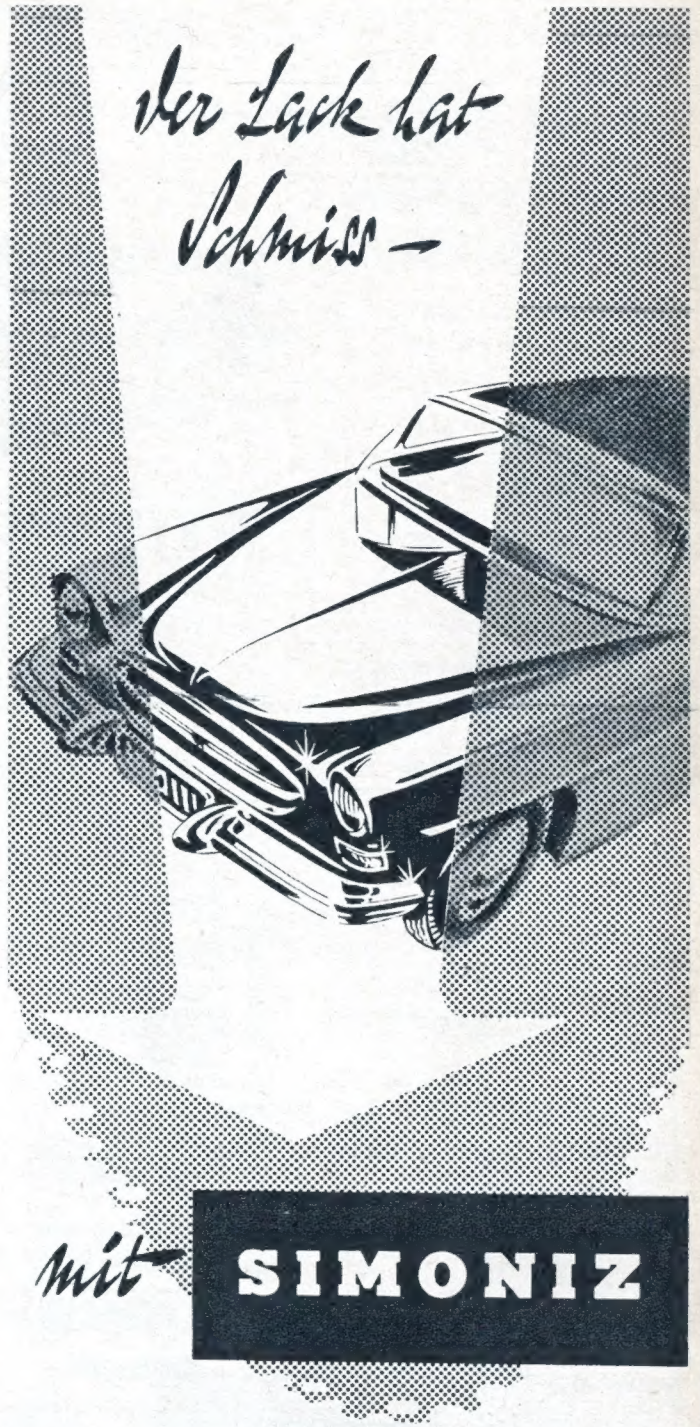
Herrgott, Leute, laßt doch dem Kind seine Boulette — es frißt ihr ja nicht, es spielt ja bloß mit ihr!

Günther Ludewig in Stuttgart W

Verkehrsschilder

Von meinem letzten Ferienaufenthalt im Harz brachte ich diese Aufnahmen mit, die ein weiteres Beispiel für die z. T. -widersinnigen Beschilderungen von deutschen Straßen darstellen. Erläuternd möchte ich hinzufügen, daß es sich bei der fraglichen Straße um die einzige Zufahrt von der Hauptstraße zum Molkenhaus handelt und daß außerdem diese Straße auch nur ausschließlich zum Molkenhaus führt. Ich weiß nicht, ob hier das Forstamt oder das Straßenverkehrsamt mehr zu sagen hat; fest steht jedenfalls, daß diese Straße, die vom Forstamt genehmigt ist, laufend von Personen- und Lastwagen sowie Linien-Omnibussen befahren wird. Um so unverständlicher bleibt daher das über dem Schild des Forstamtes angebrachte Schild des Straßenverkehrsamtes.

Norbert Schründer in Hamburg 1



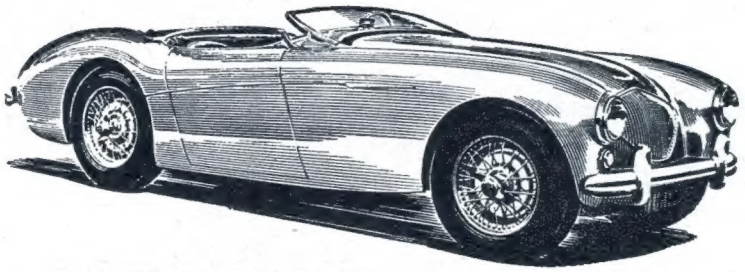
Millionen funkelnder Fahrzeuge
in vielen Ländern der Erde
verdanken ihren dauerhaften, strahlenden Glanz
dieser unübertroffenen Pflegemethode:

nicht polieren - simonisieren!

Die echten SIMONIZ-Erzeugnisse stehen ab sofort
auch in Deutschland wieder zur Verfügung.
Fragen Sie Ihren Fachhändler, Ihren Tankwart
oder Ihre Pflegewerkstatt!

Super-Pflege:	*Erst Reinigung mit Liquid oder Paste Kleener, je nach Lackzustand, dann* **simonisieren mit**	**WAX**
Standard-Pflege:	*Erst Lackreinigung mit Kleener dann Schutz und Glanz durch*	**BODYGLAZE**
Schnell-Pflege:	*Nur ein einziger Arbeitsgang für Reinigung und Hochglanz*	**BODYSHEEN**

DEUTSCHE REPRÄSENTANZ DER SIMONIZ (LONDON) LTD:
KOMMERZ-UNION GMBH, WIESBADEN



AUSTIN – HEALEY 100

Der rassige, schnelle Sportwagen von Weltruf!

Ab sofort nur noch:

DM 12 480,00 – Sport-Roadster DM 13 930,00 – mit abnehmbarem „Hard Top"

(verzollt ab Düsseldorf)

ÜBERZEUGEN SIE SICH SELBST
VON DER QUALITÄT UND DEN FAHREIGENSCHAFTEN DIESER EINMALIGEN SCHÖPFUNG

IMPORTEUR FÜR DAS BUNDESGEBIET

A. BRÜGGEMANN & CO., GMBH., DÜSSELDORF

Linienstraße 66–70, Tel.: 7 01 01/04

Austin Generalvertretungen im Bundesgebiet:

AACHEN: Theo Dreis, Kamperstraße 2b, Tel. 3 02 17

AUGSBURG: Stolber & Settele, Haunstetterstraße 29, Tel. 57 24

BERLIN-Charlottenburg-9: H. Sluszallek, Auf der Avus-Nordschleife, Innenkurve, Tel. 92 63 39

BIELEFELD: Chr. Hergeröder, August-Bebel-Straße 213, Tel. 36 93

BREMEN: Hermann Müller-Nielsen, Am Hulsberg 12, Tel. 49 07 41

DORTMUND: W. Schließer KG., Schwanenstraße 32, Tel. 3 06 66

FRANKFURT: Universal Motors, GmbH., Kriegkstraße 51–52, Tel. 3 60 16

FREIBURG/Br.: Franz Speck, Habsburgerstraße 99, Tel. 51 17

GELSENKIRCHEN: F. Bützer, Vohwinkel Straße 22, Tel. 2 27 94

GIESSEN: Karl Drösch, Friedensstraße 45, Tel. 31 60

GÖPPINGEN: MOFA Fahrzeughaus, Ulmer Straße 44, Tel. 42 97

HAMBURG-21: S. Krim, Canalstraße 2–4, Tel. 23 10 06

HANNOVER: Karl Kahle, Am Bokemahle 2–4a und Spinnerstraße 11, Tel. 8 20 66

HEIDELBERG/Mannheim: Herbert von Arnim, Ladenburgerstraße 24, Tel. 21 97

KAISERSLAUTERN: Karl Johnen, Altenwoogstraße 37, Tel. 48 82

KARLSRUHE: Hermann Beier, Rüppurrerstraße 2b, Tel. 2 63 50

KIEL: Schmoldt & Axmann, Alte Weide 10, Tel. 4 25 52–53

KREUZNACH (Bad): Imported Cars Co., Gamerdinger & Co., Dr.-Karl-Aschoff-Straße 6, Tel. 53 21

MÜNCHEN-2: Auto Waldhier, Briennerstraße 50, Tel. 29 33 75 u. 2 51 21, und Garage am Knie, Tel. 8 16 60

NAUHEIM (Bad): Kahage, Am Güterbahnhof, Rödgerweg, Tel. 29 35

NÜRNBERG-A: Nick. Schmitt, Fürther Straße 34, Tel. 6 01 14

REGENSBURG: Auto Gruber, Landshuter Straße 67, Tel. 42 58

STUTTGART-N: Albert Weller GmbH., Kronenstraße 18–20, Tel. 9 49 00

TRIER: Gebr. Orth oHG., Paulinstraße 72/78, Tel. 21 55–56

ULM: Fischäs Stadtgarage, Frauenstraße 124, Tel. 25 35

WIESBADEN: Autohof Wiesbaden, Mainzer Straße 160, Tel. 2 22 48

WIESBADEN: Autohof Zorn, Bahnhofstraße 3, Tel. 2 69 97

WUPPERTAL-Elberfeld: Kraftfahrzeug-GmbH., Friedrich-Ebert-Straße 99–103, Tel. 3 51 33

WÜRZBURG: H. Rotthäuser, Mergentheimer Straße 31, Tel. 6 50 80

Kundendienst — Ersatzteile

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR UND SPORT

Herausgeber: Paul Pietsch . Ernst Dietrich-Troeltsch . A. G. Vogel (VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH.) . Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann . Redaktion Werner Oswald . Werner Buck . Günter Molter (Sport) . Italien: Corrado Millanta, Mailand . England: Gordon Wilkins, London . Frankreich: Jean Bernardet, Paris . USA: H. G. Schwarz, Los Angeles . Stewart Fresh, Detroit . USA (Sport): Ernest A. Weil, Dayton . VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 671 40/49, Fernschreiber: Telex 072/2036 Stgt.

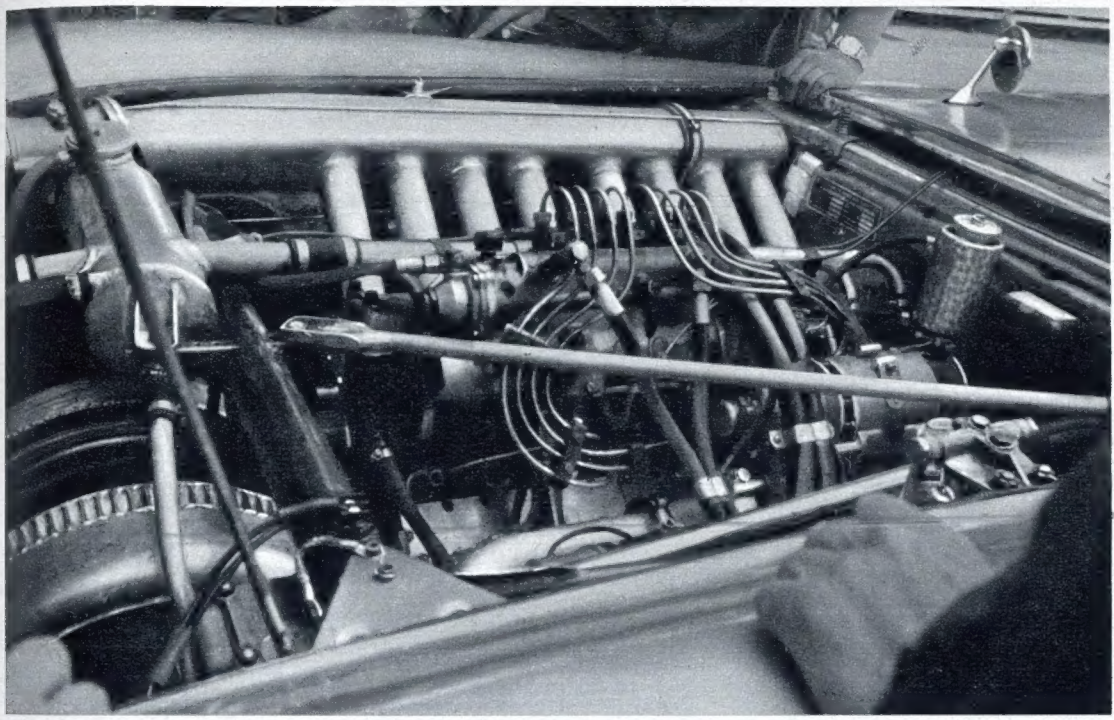
DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

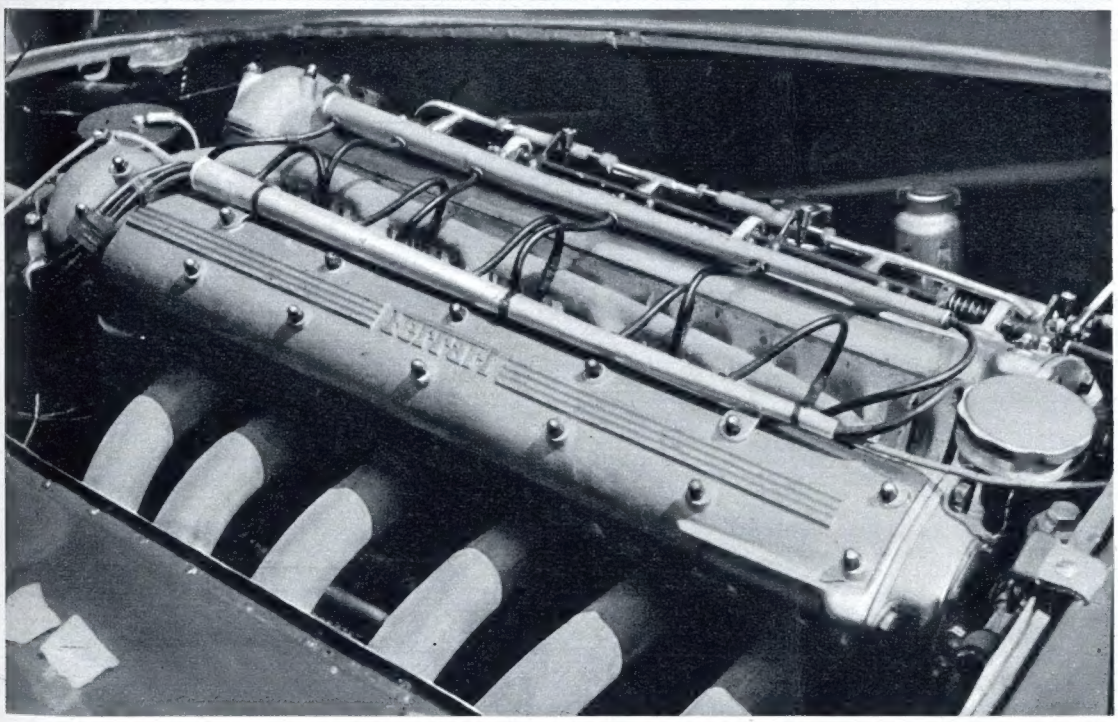
das AUTO MOTOR UND SPORT

14. MAI 1955
32. JAHRGANG

10

Aus dem Rennmotor entwickelt





sind sowohl der Mercedes-Benz 300 SLR-Motor wie auch das Herz des schnellen Ferrari-Rennsportwagens. Während man bei Daimler-Benz jedoch den Grand Prix-Motor im Prinzip beibehielt und lediglich auf 3 Liter Hubraum vergrößerte, baute Ferrari (unten) auf der Basis seines Vierzylinder 2,5 Liter-Motors einen Sechszylinder mit den gleichen Abmessungen, so daß sich also ein Hubraum von 3,75 Litern ergibt. Die beiden Gegner aus der Mille Miglia haben jeder einen Doppelnockenwellenmotor mit Doppelzündung, wobei der 300 SLR Benzindirekteinspritzung aufweist, während der Ferrari drei Weber-Doppelvergaser besitzt. Approximative Leistungen: 300 SLR ca. 308 PS, Ferrari 3,75 Liter ca. 345 PS. Fotos: Millanta

LESEN SIE ZUERST:

Die Schlange,

die Trautchen hinter sich herzieht, ist inzwischen auf 15 Fahrzeuge angewachsen. Herr Morgenschlaf aber sitzt hinter Trautchens schießschartenartiger Frontscheibe und weiß von nichts, weil er Rückspiegel und Signale ignoriert. (Die rücksichtslosen Trautchen, Seite 12)

Erstmalig finden wir

bei einem Großserienwagen Ober- und Unterkante des Armaturenbretts mit Schaumgummi gepolstert. (Probefahrt mit einem „angenehmen" Auto: Peugeot 403. Seite 13)

Bei den Schöpfungen

der italienischen Karossiers findet man so viele nette und originelle Details, freche Ideen, Abwandlungen und Teillösungen, daß der Besuch des Salons für jeden an Autoformen Interessierten eine Fundgrube darstellt. (Turin – fürs Auge, Seite 18)

Den Verlust

zwei seiner besten Leute hat Ferrari offensichtlich einer Fehldisposition zuzuschreiben. In der Nacht vor dem Rennen hatte der Commendatore seinen Reifenvertrag mit Englebert aufgehoben und einen neuen wie früher mit Pirelli geschlossen. (Mille Miglia – fürs Herz, Seite 22)

Aber lesen Sie auch:

Briefe an die Redaktion	S. 2
Aus der USA-Statistik 1954	S. 8
Ganz kurz	S. 8
Herr Landtagsabgeordneter!	S. 9
VW mit Okrasa	S. 10
Geänderter FK 1000	S. 15
Sie wollen nach Schweden?	S. 16
Runde um Runde	S. 26
Parken und Halten	S. 28
Neue Modelle von Rolls Royce und Bentley	S. 30
Vimp	S. 32
Aufgepicktes	S. 33
Ist die Öffentlichkeit motorfeindlich?	S. 34
Steuer, Recht, Versicherung	S. 36
Englands Auto-Export an der Spitze	S. 37
Flugzeugfabrik versucht neuen Autoantrieb	S. 37
Führerschein der Rollermobilisten	S. 37
Interessiert Sie das?	S. 38
Neue Bücher	S. 41
Die letzte Seite	S. 44

Unser Titelbild

Foto: Walter Krämer

Aus der USA-Statistik 1954

	Produktion	Zulassungen
Chevrolet	1 414 357	1 417 453
Ford	1 394 758	1 400 440
Buick	531 463	513 497
Oldsmobile	433 810	407 150
Plymouth	399 899	381 078
Pontiac	370 887	358 167
Mercury	256 730	269 926
Dodge	151 764	154 789
Cadillac	123 746	110 328
Chrysler	101 739	101 741
Studebaker	85 252	95 914
De Soto	69 844	76 739
Nash	63 331	82 729
Lincoln	35 726	36 251
Hudson	28 026	35 824
Packard	27 593	38 396
Willys	11 023	17 002
Kaiser	5 455	8 889
	5 505 403	
Sonstige amerikanische Modelle		3 766
Ausländische Wagen		25 385
		5 535 464

Aus dem Vergleich dieser Zahlen wird ersichtlich, daß der Export für die amerikanische Automobilindustrie eine verhältnismäßig völlig untergeordnete Rolle spielt, während dieser in Europa bei allen wichtigeren Marken zwischen 30 und 50 Prozent der Produktion umfaßt. Daß in Amerika die Zulassungsziffern teilweise sogar die Produktionszahlen übersteigen, findet darin seine Erklärung, daß viele Händler einen sehr großen Stock unverkaufter Neuwagen in das Kalenderjahr 1954 mitbrachten. Die Zahlen geben weiterhin einen Begriff, wie dominierend der amerikanische Markt von General Motors und Ford beherrscht wird, während die vier Chrysler-Marken im vergangenen Jahr beträchtlich abfielen. Wie die Entwicklung der letzten Monate zeigt, war dies jedoch offensichtlich nur eine vorübergehende Erscheinung. Der Absatz ausländischer Automobile ist in Amerika nach wie vor relativ gering, sie werden praktisch nur von Liebhabern gekauft.

Wie sich die Zulassungen der ausländischen Wagen auf die einzelnen Marken aufteilen, ist aus der folgenden Tabelle zu ersehen. Der Volkswagen hat sich dabei auch hier mit einem gewaltigen Sprung an die erste Stelle vor die bislang führenden englischen Marken gesetzt (6343 gegen 1237 im Jahre 1953). Auffallend abgenommen hat die Beliebtheit des MG-Sportwagens (3454 gegen 6606 im Jahre 1953). Porsche verkaufte nicht weniger als 30 Prozent seiner Jahresproduktion nach Amerika!

Volkswagen	6 343	Mercedes-Benz	437
MG	3 454	Rover	230
Jaguar	3 365	Nash-Healey	197
Hillman	2 430	Singer	160
Austin-Healey	2 003	Renault	155
Engl. Ford	1 622	Opel	73
Austin	1 528	Simca	64
Morris	955	Sonstige englische Wagen	340
Triumph	952	Sonstige französische Wagen	58
Porsche	588	Italienische Wagen	55
Sunbeam-Talbot	533	Sonstige deutsche (12 M)	14

Recht aufschlußreich ist auch der Anteil der verschiedenen Karosserieformen an der amerikanischen Produktion: 46,6% aller Personenwagen wurden als viertürige Limousinen gebaut, 26,9% als zweitürige Limousinen oder Coupés, 17,1% als Hardtops, 6,3% als Kombiwagen (Station Wagons) und nur 2,8% als echte Cabriolets. Ein kleiner Rest entfällt auf die Lieferung von Fahrgestellen.

Auch bei den Lastwagen liegen Chevrolet und Ford weit in Führung. Die Lastwagen-Zulassungen 1954 sehen wie folgt aus:

Chevrolet	293 079	Willys Truck	9 925
Ford	267 799	Willys Jeep	7 598
International	84 222	Mack	6 098
GMC	66 644	Diamond T	2 701
Dodge	60 658	Divco	2 505
White	10 340	Reo	2 283
Studebaker	10 193	Sonstige	5 056
			829 101

Während nur 3,1% der amerikanischen Personenwagenproduktion (173 069 Stück im Wert von 300 Mill. Dollar) exportiert wurden, betrug die Ausfuhr bei den Lastwagen immerhin 17,6% der Gesamterzeugung, nämlich 183 460 Stück im Wert von 332 Mill. Dollar. Die Einfuhr ausländischer Wagen nach Amerika repräsentierte demgegenüber einen Wert von rund 45 Mill. Dollar, wovon 33,7 auf England, 9,5 auf Westdeutschland und 1,4 Mill. Dollar auf Italien entfielen. *H. A.*

Ganz kurz

Am 7. Mai

tritt die Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer in Kraft. Anträge auf Rückerstattung zuviel gezahlter Kraftfahrzeugsteuern können bei den Finanzämtern nur gestellt werden, soweit die Kraftfahrzeugsteuer über den 7. Juli hinaus vorausbezahlt ist.

BMW

stellte Personenwagenprogramm um. Der Preis für den BMW 501 wurde von DM 13 150,– auf DM 12 500,– ermäßigt, wobei zugleich der Hubraum des Sechszylindermotors von 2 auf 2,1 Liter erhöht wurde. Der 501 wird in Zukunft daneben auch mit dem 95 PS-2,6 Liter-V 8-Motor (160 km/st) für DM 13 950,– geliefert. Die Leistung des BMW 502 wurde auf 100 PS bei gleichbleibendem Preis (DM 16 450,–) gesteigert.

Hoffmann-Vergleich: 35 %

In der zweiten Gläubigerversammlung der Hoffmann-Werke, Lintorf, wurde festgestellt, daß sich die Mehrzahl der Gläubiger für ein Vergleichsverfahren entschieden hat, wobei die Händler mit der doppelten Quote entschädigt werden sollen. Die beiden Großgläubiger, die Rheinisch-Westfälische Bank und die Bank für Gemeinwirtschaft, haben den Anträgen zugestimmt.

Versehrten-Sternfahrt nach Kassel

Der Deutsche Versehrtenfahrzeugdienst veranstaltet vom 9. bis 12. Juni eine Sternfahrt nach Kassel, an der alle Versehrten mit Krankenfahrzeugen oder entsprechend umgebauten Motorrädern, Rollern und Personenwagen teilnehmen können. Anmeldungen bis 21. Mai an den Versehrtenfahrzeugdienst, München, Schellingstraße 29. In Kassel findet um diese Zeit die 3. Deutsche Versehrtenfahrzeug-Ausstellung, der 2. Ordentliche Verbandstag des Verbands der Kriegsbeschädigten (VdK) und die Bundesgartenschau statt.

Achtgeben — länger leben!

Unter diesem Motto stehen die Verkehrssicherheitswochen 1955, die am 8. Mai im ganzen Bundesgebiet beginnen und vornehmlich die Fußgänger über das richtige Verhalten auf dem Fahrdamm belehren sollen. Während der Aktion werden Handzettel verteilt, die u. a. ein Preisausschreiben enthalten, bei dem 1 DKW-Sonderklasse, 1 Goggomobil, 1 NSU-Lambretta, 5 Mopeds und viele andere Preise zu gewinnen sind.

Zum verkehrspolitischen Grundsatz,

alle Verkehrsmöglichkeiten gleichmäßig (?) unter zielbewußter staatlicher Lenkung (??) zu fördern (???), habe sich Deutschland auf Grund bitterer Erfahrungen in den letzten Jahrzehnten durchgerungen, erklärte Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm in einer Adresse an den großen Ausschuß des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt.

„Die Automobilindustrie

kann mit ihren Apparaten die ganze Welt bepflastern und die Straßen im fernen Senegalien ruinieren, aber nicht bei uns!" sagte Ministerialdirigent August P. Straulino, Leiter der Abteilung Straßenverkehr im Bundesverkehrsministerium, in der Aussprache über Lastwagenlängen und -gewichte am 20. April.

Bundeskanzler Dr. Adenauer besuchte

am 22. April das Volkswagenwerk in Wolfsburg. Generaldirektor Dr. Nordhoff fuhr ihn in einem VW-Cabriolet durch die Werkshallen. Anschließend konferierten beide in Anwesenheit von Bundesfinanzminister Dr. Schäffer. Einige Tage vorher hatte bereits der SPD-Vorsitzende Erich Ollenhauer das Volkswagenwerk besucht und sich von Dr. Nordhoff einen ausführlichen Überblick über die Produktions- und Auftragslage des Betriebes geben lassen.

Kabinenroller treffen sich

Zu Pfingsten findet in Oberreifenberg (Taunus) das I. Internationale Messerschmitt-Kabinenrollertreffen statt. Auskunft: Kabinenrollerclub, München-Laim, Käpfistraße 10.

Zu 300 DM Strafe

verurteilt wurde der Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr, Lothar Raucamp, von einem Düsseldorfer Schöffengericht wegen Beleidigung der Bundesbahn. Raucamp hatte im vergangenen Jahr von der „absolut korrupten Bundesbahn" gesprochen.

Ernannt

wurde Mercedes-Rennleiter Alfred Neubauer zum Abteilungsdirektor und Ing. Walter Kosteletzky, Leiter der Mercedes-Rennabteilung, zum Oberingenieur.

General Ridgway,

Stabschef der US-Armee, geht nach Ablauf seiner Amtszeit, in etwa drei Monaten, als Präsident der Kaiser-Automobilfabrik nach Argentinien.

Lohnsteuerfrei

ist die unentgeltliche oder verbilligte Bereitstellung von Omnibussen, mit denen Arbeitnehmer zwischen Wohnung und Arbeitsstätte befördert werden. Nach einem Bescheid des Bundesfinanzministers vom 3. 2. 1955 gilt dies auch, wenn Arbeitnehmer mit Personenwagen

Fahrräder

Nach Ablauf der zweijährigen Übergangsfrist müssen nunmehr ab 1. Oktober alle Fahrräder mit rückstrahlenden Pedalen versehen sein. Außerdem gilt vom selben Zeitpunkt an die Vorschrift, wonach das Brennen des Schlußlichtes während der Fahrt durch den Radfahrer ohne wesentliche Änderung der Kopf- oder Körperhaltung überwachbar sein muß.

Herr Landtagsabgeordneter!

ES ist üblich — und keineswegs immer schön oder gar richtig — für alle Mißstände in unserer Bundesrepublik Bonn verantwortlich zu machen. „Ja, — die in Bonn!" ist eine ständige Redensart geworden, ohne daß der Sprecher immer untersucht, ob er mit seinem Vorwurf die richtige Stelle trifft.

Wir sprechen hier nicht von der großen oder der kleinen Politik, sondern nur von dem, was uns angeht: von Verkehrsfragen, von Problemen der Kraftfahrzeugsteuer und so weiter. Wir berichteten kürzlich, daß der Finanzausgleich zwischen Bund und Ländern zur Hoffnung berechtigt, daß die Kraftfahrzeugsteuer in ihrer augenblicklichen Form spätestens in einem Jahre revidiert werden kann, — dann nämlich, wenn diese Steuer nicht mehr Länder-, sondern Bundessteuer geworden ist, wie es der Vorschlag des Bundesfinanzministers vorsieht. Wer die Tagespresse verfolgt, wird inzwischen festgestellt haben, daß wir zu optimistisch waren. Der Finanzausgleich zwischen Bund und Ländern ist vom Bundesrat, d. h. also von den Ländern abgelehnt worden und damit auch die Umwandlung der Kraftfahrzeugsteuer in eine Bundessteuer. Die grundlegende und grundsätzliche Voraussetzung für eine Revision der Hubraumsteuer in eine gerechte und von uns immer wieder geforderte echte Verbrauchssteuer ist damit in Frage gestellt. Damit haben nicht „die in Bonn!" uns Fahrzeugbesitzer um eine Hoffnung ärmer gemacht, sondern die Vertreter unserer Länder, die wir — vergessen wir das nicht, weil es von großer Wichtigkeit ist — genau so gewählt haben, wie die Vertreter unserer Interessen in Bonn.

Wir haben früher schon einmal an dieser Stelle die Forderung nach einer zentralen deutschen Bundes-Straßenbau-Verwaltung ausgesprochen und tun dies mit allem Nachdruck auch heute. Die Voraussetzung dafür, daß eine zentrale Straßenverwaltung funktioniert, ist jedoch, daß ihr auch die finanziellen Mittel für den Straßenbau zu Verfügung stehen, und das wiederum ist nur möglich, wenn die Kraftfahrzeugsteuer Bundessteuer geworden ist — und, was kaum weniger entscheidend sein dürfte, der Staat, d. h. der Bund die Pflicht zum Straßenbau anerkennt.

Ob es dabei jemals gelingen wird, die Ideallösung zu verwirklichen, wie wir sie in dem Vorschlag von Herrn Prof. Herrmann sehen, den er auf der Verkehrstechnischen Tagung in Bad Neuenahr vortrug: Schaffung eines sogenannten Hilfsfiskus für alle dem Verkehrswesen dienenden und zufließenden Mittel, um sie dem unmittelbaren Zugriff des Finanzministers zu entziehen und damit zu verhindern, daß sie in andere, zweckfremde Kanäle fließen, das sei dahingestellt. So sehr wir es uns wünschen möchten als Ergänzung zu der von uns geforderten zentralen Straßenverwaltung! Unbedingt notwendig bleibt jedoch, daß die Verwendung der Kraftfahrzeugsteuer zentral gelenkt wird, wenn sie 1. einer sinnvollen Neuordnung zugeführt und 2. in einer der Allgemeinheit dienenden Weise dem Straßenbau zugute kommen wird.

Es ist auch in der Öffentlichkeit häufig genug darauf hingewiesen worden, wie unsinnig es ist, daß z. B. Hamburg mit einem verhältnismäßig kleinen Straßennetz und einem sehr hohen Fahrzeugbestand, eine hohe Einnahme aus der Kraftfahrzeugsteuer erhält, während ein Land wie Schleswig-Holstein mit einem sehr weitverzweigten Straßennetz und einem verhältnismäßig geringeren Fahrzeugbestand weniger Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer hat als Hamburg. Die gegenwärtige Verteilung der Kraftfahrzeugsteuer an die Länder führt weiterhin dazu, daß diese Mittel zu Straßenbauten verwendet werden, die mit dem Kraftfahrzeug absolut nichts zu tun haben, — also zum Bau von Bürgersteigen, zur Instandsetzung von Brücken, über die niemals ein Kraftfahrzeug fährt, zu Waldwegen und städtischen Grünanlagen, — während auf der anderen Seite unsere Straßen mehr und mehr verrotten und selbst da, wo sie ausgebessert werden, dem heutigen Verkehr keineswegs mehr genügen.

Selbstverständlich darf die Umwandlung der Kraftfahrzeugsteuer aus einer Ländersteuer in eine Bundessteuer nicht zu einer Benachteiligung der Länder führen, die ja Baukostenträger eines nicht minder verzweigten und nicht weniger wichtigen Straßennetzes sind als der Bund. Daß ein zentral gelenkter Straßenbau jedoch der Allgemeinheit besser dient als eine Zersplitterung nach Länderinteressen, bedarf wohl keiner Erläuterung.

Wenn die „Frankfurter Allgemeine Zeitung" vor einigen Tagen das Tauziehen um den Finanzausgleich zwischen Bund und Ländern ein unwürdiges Schauspiel nannte, so genügt es nicht, dieser Feststellung nur einfach zuzustimmen. Auch wenn wir uns hier nur auf die Frage der Kraftfahrzeugsteuer beschränken, so verringert dies nicht unsere staatsbürgerliche Pflicht, unsere Wünsche geltend zu machen, — unsere staatsbürgerliche Pflicht, das heißt die Pflicht aller Fahrzeugbesitzer gegen eine Entwicklung Stellung zu nehmen, die unseren Interessen zuwiderläuft.

Wir alle haben — mit wenigen Ausnahmen — die Landtagsabgeordneten gewählt, die jetzt die Ländervertreter im Bundesrat ermächtigen, so oder so zu den einzelnen Positionen des Finanzausgleiches zu stimmen. Wir haben sie gewählt, damit sie unsere Wünsche vertreten und nicht die eines länderpolitischen Lokal-Patriotismus, dessen Ursachen wir hier nicht zu untersuchen brauchen. Es gibt keinen bayrischen, hessischen, niedersächsischen oder rheinland-pfälzischen Straßenverkehr, es gibt nicht einmal mehr einen bundesrepublikanisch-deutschen, denn die Bundesrepublik ist ein Teil Gesamteuropas, verkehrstechnisch ein Teil Westeuropas. Hierhin gehört die Tatsache, daß im vergangenen Jahr nach offizieller Statistik rund 4 Millionen ausländische Motorfahrzeuge die deutschen Grenzen passierten und damit, wenn auch nur zeitweilig, den Bestand an Motorfahrzeugen, die auf deutschen Straßen fuhren, nahezu verdoppelten.

Vier Millionen Motorfahrzeuge ausländischer Herkunft, — das bedeutet jedoch nicht, daß vier Millionen Fahrzeuge unser klägliches Straßennetz belasteten, sondern daß mindestens viermal vier Millionen Menschen (Omnibusse mehr, Motorräder weniger) in Deutschland Geld ausgaben, tankten, Souvenirs einkauften, die Hotels und Gaststätten benutzten und somit einen nicht unerheblichen Posten in unserer Devisenbilanz einnahmen. Auch diesen Devisenbringern zuliebe sollten wir uns bemühen, unser Straßennetz so schnell wie möglich in bestmöglichen Zustand zu versetzen. Darum können wir den Entschluß des Bundesrates — hier hinsichtlich der Kraftfahrzeugsteuer gemeint — nicht gutheißen.

Es ist die Aufgabe der von uns gewählten Landtagsabgeordneten, einen Fehler zu reparieren, ehe es zu spät ist. Darum richten wir im Namen aller Kraftfahrzeugbesitzer unsere Forderung an sie, unsere Interessen im Interesse der Allgemeinheit zu vertreten.

Carl Otto Windecker

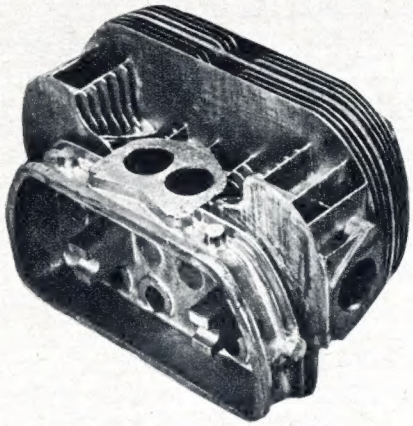
Wir fuhren:

VW mit Okrasa

Vielleicht fragt der Psychiater der Zukunft einfach nach der Wagenmarke, die sein Patient fährt, um sich ein Bild über dessen Seele zu machen.

Diese Behauptung ist tatsächlich nicht zu gewagt: Man kann sich um etwa das gleiche Geld einen 180, einen Kapitän oder einen Fiat 1900 A kaufen, oder auf eine andere Ebene projiziert, einen Olympia, einen VW-Export oder eine Sonderklasse. Glauben Sie nicht auch, daß die Entscheidung einen gewissen Rückschluß auf die Mentalität des Käufers zuläßt? Ich persönlich bin davon überzeugt, daß nicht nur wirtschaftliche Überlegungen den Ausschlag geben.

Gewiß sind die VW-Fahrer eine Spezies für sich. Hier muß man freilich unterscheiden, ob der Fahrer zugleich auch Besitzer bzw. Fahrzeughalter ist oder nicht. Man kann vielleicht annehmen, daß rund die Hälfte aller



Der Spezial-Leichtmetall-Zylinderkopf der Okrasa-Anlagen mit strömungsgünstigen Ansaugwegen ohne Drosselung und mit größeren Einlaßventilen, der höhere Verdichtung gestattet.

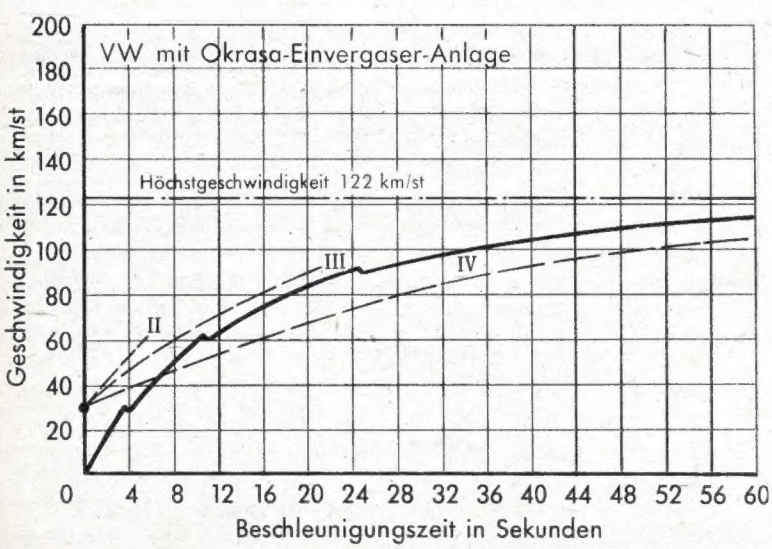
VWs Geschäftswagen sind, die von Vertretern oder Angestellten gefahren werden. Diese Wagen entsprechen wohl stets der Serie, sie unterscheiden sich also leistungsmäßig nicht vom Gros der gleich alten VWs. Der Mann, der dieses Auto fährt, ist entweder übervorsichtig, das ihm anvertraute Gut ja nicht zu gefährden, oder er denkt, fremdes Gut brauche nicht so geschont zu werden wie eigenes. Letztere sind die verkappten Rennfahrer, an die Dr. Nordhoff seinerzeit eine Neujahrsbotschaft über richtiges Verhalten im Verkehr richtete (ob sie sich angesprochen fühlten?).

Warum fahren diese Leute so? Erstens, weil man es mit diesem Auto kann. Zweitens aber, weil es Menschen gibt, die unter dem Komplex leiden, sie säßen in einem billigen Wagen und müßten das durch besondere „Fahrkünste" ausgleichen. Der Psychiater würde sagen, sie reagieren ihr Minderwertigkeitsgefühl ab, keinen 220 zu fahren. Es hat gar nichts damit zu tun, daß es unter den Fahrern anderer Marken auch Rüpel gibt. Aber es fahren eben mehr VWs als Olympias und Sonderklassen herum, so daß diese unweigerlich öfter auffallen.

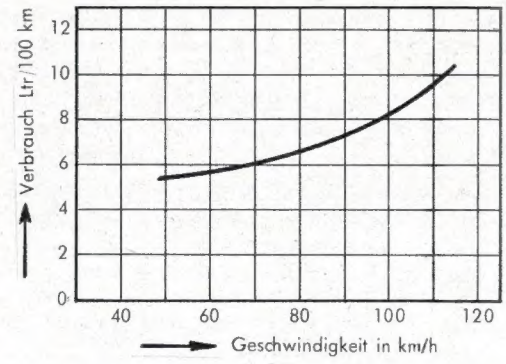
Der Volkswagen wird überwiegend aus wirtschaftlichen Überlegungen gekauft. Dessenungeachtet ist der Wunsch nicht selten, aus dem Gros der VW-Leute herauszuragen und womöglich auch mit stärkeren Wagen mithalten zu können.

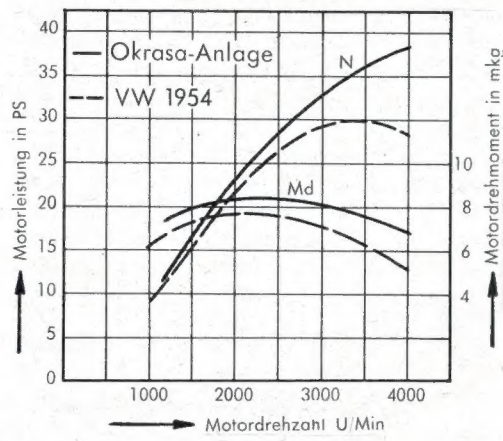
Der einfachste Weg, einen Volkswagen der Masse seiner Artgenossen überlegen zu machen, ist der, ihm mehr Geschwindigkeit zu geben. Das ist gleichbedeutend mit der Aufgabe, dem Motor mehr Touren abzugewinnen, was, da es sich um einen ausgesprochenen Drosselmotor handelt, zugleich auch Leistungszuwachs bedeutet. 30 PS aus 1,2 Liter Hubraum sind für einen modernen Motor ein Pappenstiel, 7,25 m/sec mittlere Kolbengeschwindigkeit bei 3400 Touren ebenfalls. Wenn überhaupt ein Motor eine Leistungssteigerung aushält, dann ist es bestimmt der VW-Motor. Nicht zuletzt haben die Porsche-Wagen demonstriert, wo die Grenzen dieses Motors (noch nicht) liegen. Von der Einstellung des Volkswagenwerks zu solchen Absichten will ich hier nicht reden, nach ihr fragen auch die wenigsten, die sich mit der Absicht tragen, dem VW-Motor ein paar PS mehr zu entlocken. Die werksseitige Drosselung erfolgt sehr bewußt, um versicherungs-, geschwindigkeits- und verbrauchsmäßig in den Grenzen des wirtschaftlichen Kleinwagenbetriebs zu bleiben. Und es muß sich jeder, der sich mit mehr als den offiziellen 30 PS bewegen will, darüber klar sein, daß die Mehrleistung unweigerlich ihren Tribut fordert, zum mindesten, was den Kraftstoffverbrauch angeht.

Ab 3400 Touren bekommt der VW-Motor sozusagen Asthma — es fehlt ihm am Gemisch. Die Drosselung liegt einerseits im Ansaugrohr, genau so entscheidend aber im Gasweg des Zylinderkopfes selbst und in den Ventilen. Auspuffseitig ist demnach nichts Gewaltiges zu gewinnen; die Behebung der Ansaugrohr-Drosselung, allein beispielsweise durch weitere Rohre oder durch Zweivergaserbetrieb, wird zwar etwas bringen, aber eben nichts sehr Entscheidendes. Eine grundsätzliche Maßnahme muß praktisch am Einlaßventil beginnen und am Vergaser enden, sofern man nicht noch an geänderte Steuerzeiten bzw. Nockenwelle denken will.



Von dieser Überlegung ging Diplomingenieur Oettinger aus, als er vor mehreren Jahren schon daran ging, das zu schaffen, was unter dem Namen Okrasa-Anlage bei den eingeweihten VW-Fans sozusagen symbolisch geworden ist: ein neuer Zylinderkopf mit größeren Ventilen und strömungstechnisch günstigen Ansaugwegen entsprechender Weite. Die Okrasa-Anlage wurde lange Zeit als Zweivergaser-Anlage geliefert, mußte natürlich sehr





teuer sein, da ja zwei neue Vergaser nebst dem notwendigen Regelgestänge erforderlich waren. Neuerdings legt Oettinger deshalb das Hauptgewicht auf die Einvergaser-Anlage, bei der der Original-Vergaser (freilich mit anderem Lufttrichter und Düsensatz) nebst Bedienungsgestänge bleiben kann. Der Leistungszuwachs ist trotzdem erstaunlich, die Elastizität größer als bei der Zweivergaser-Anlage. Die komplett montierten Zylinderköpfe, die Ansaugleitungen, die Vergaser-Zusatzteile usw. werden einbaufertig zu knapp 400 DM geliefert und sind leicht zu montieren.

Durch einen Leichtmetall-Zylinderkopf konnte die Verdichtung auf 1 : 7,0 angehoben werden (auf ihr Konto kommt wohl in erster Linie ein Leistungsgewinn auch in den unteren Drehzahlen). Wo die seitherige Leistungskurve des 1192 ccm-Motors nach unten abkippte (30 PS bei 3400 U/min), sind mit der neuen Okrasa-Anlage 36,5 PS vorhanden, die noch nicht daran denken, das Optimum zu sein. Vielmehr ist selbst bei 4000 U/min (entsprechend 8,5 m/sec Kolbengeschwindigkeit) mit 38 PS der Scheitelpunkt noch nicht ganz erreicht; hier sind aber 12 PS mehr da als beim Original-VW! Das maximale Drehmomet mit 8,5 mkg bei 2000 U/min liegt um etwa 0,7 mkg höher als bei jenem; die Drehmomentkurve verläuft zudem wesentlich flacher und

weist bei 4000 Touren noch immer 6,8 mkg (5,1) aus. Dem gegenüber bringt die Zweivergaser-Anlage etwa 42 PS, ist aber längst nicht so angenehm zu fahren.

Uns stand einer der Oettingerschen Vorführwagen einige Tage zur Verfügung. Es handelte sich um einen 1952er-VW, allerdings mit 1192 ccm-Maschine und der Einvergaser-Okrasa-Anlage. Die beiden letzten Dinge sah man dem Heckfenster des VW natürlich nicht an. Die Leistungs- und Drehmomentkurven waren uns gleich mitgeliefert worden, wir wußten also Bescheid, daß dieser VW im unteren Drehzahlbereich nicht schlechter als der 30 PS-VW sein würde, ab 2000 Touren deutlich überlegen und ab 3000 Touren schon nicht mehr vergleichbar. Das traf auch genau ein. Bedenken hinsichtlich der Elastizität brauchte man angesichts der Drehmomentkurve nicht zu haben, war doch die Drehzahl des maximalen Drehmoments nicht nach oben gerutscht. Allenfalls die Geräuschentwicklung und der Verbrauch waren noch offene Fragen. Zur Beurteilung der ersteren ist zu sagen, daß der 1952er-VW natürlich ungünstiger liegt als der eigentliche 30 PS-Wagen, der zum reellen Vergleich angezogen gehört (weniger Schalldämmung). Die Maschine fing deshalb ab 3000 U/min an, laut zu werden, insbesondere natürlich für die Fahrgäste im Fond. Schließlich kann man etwas anderes bei einem hochtourigen luftgekühlten Motor auch gar nicht erwarten. Doch ist der Dauer-VW-Fahrer eher daran gewöhnt und wird die zusätzlichen 12 Pferdchen bei 4000 Touren gerne auch etwas an seinen Ohren zerren lassen. Zudem braucht man den Drehzahlbereich oberhalb 3000 U/min nur bei schneller Autobahnfahrt und beim Ausfahren der Gänge, also sportlicher Fahrweise.

Mein zweites Bedenken galt dem Verbrauch. Da die Natur auch der Volkswagenkarosserie nichts schenkt, ist es klar, daß höherer Fahrdurchschnitt Geld kostet. Die höhere Verdichtung kann daran nicht viel ändern. Der Minimalverbrauch liegt um 50 km/st bei 5,5 Liter/100 km, von hier aus kontinuierlich und — wie üblich — gegen Vollgas zu stärker ansteigend. Bei 100 km/st wurden 8,65 Liter/100 km gemessen, bei 110 km/st 9,6 Liter/100 km. Interessehalber habe ich das mit der im Test des normalen VW 1954 veröffentlichten Verbrauchskurve verglichen — mit geringsten Abweichungen genau dasselbe. Das beweist zweierlei: Nicht die Größe und Stärke einer Maschine beeinflußt in erster Linie den Verbrauch, sondern vorwiegend das, was sie an Gewicht anzutreiben hat. Ferner: die Maschine ist in der Oettinger-Form genau so organisch gesund wie der Originalmotor.

Der erste Testtag diente dem Vertrautwerden und dem Erspüren der motorischen Grenzen, wobei noch nicht voller Dampf gefahren wurde. Der Verbrauch betrug über 178 km 13,9 Liter Normalbenzin, also 7,8 Liter/100 km. Über die Meßfahrten und nach langem Hetzen auf der Autobahn und auf der Landstraße wurden über 240 km 22,7 Liter, also 9,45 Liter/100 km, verbraucht; dabei gab es erstaunte Gesichter bei allem, was sich sonst mit 115—125 km/st Spitze über VWs erhaben dünkt. Die Höchstgeschwindigkeit wurde von Oettinger mit 122 km/st angegeben; wir konnten die Richtigkeit erst am Tage der Abgabe überprüfen, als sich Gelegenheit ergab, mit einem überdurchschnittlichen guten Rekord, der gestoppte 124 km/st läuft, eine über etwa 30 km gehende Vergleichsfahrt über die Autobahn zu machen. Mit dem genauen Tacho im Rekord ließen sich die 122 km/st mit Leichtigkeit nachweisen. Es gelang auch nicht, den VW abzuschütteln, und am Aichelberg ging er sauber vorbei, was allerdings ein Verdienst des Vierganggetriebes war. Immerhin zeigt dieser Vergleich, was in der Okrasa-Anlage steckt!

Damit sind wir beim III. Gang des Okrasa-VW angelangt und der verdient einige Worte. Den ins schnelle übersetzten „müden" IV. Gang kennt jeder VW-Fahrer aus Erfahrung. Nicht umsonst hat schon der selige Papa Porsche es für nötig erachtet, zwischen III. und IV. Gang die Stiftschaltung vorzusehen, die doch gegenüber der Schubradschaltung in den anderen Gängen ein erhebliches Plus war. Man braucht halt am Berg und beim Beschleunigen den III. Gang wie das tägliche Brot. Das ist beim Okrasa-VW nicht viel anders, nur natürlich auf einer insgesamt temperamentvolleren, um etwa 10 km/st nach oben verschobenen Ebene. Welche Erleichterung, zu wissen, daß der III. Gang ohne jegliches Quälen auf ehrliche 90 km/st geht (und im Notfall darüber, aber es rentiert sich nicht recht, weil ab hier die Leistungskurve spürbar abkippt) und ein großartiger Steigungsfresser ist. Ebenso klettert der II. Gang auf 60, der I. auf 30 km/st. Das „Wunder" des III. Ganges ist damit aber noch nicht erschöpft. „Sportliche" dritte Gänge gibt es auch noch anderswo, es ist aber nicht selbstverständlich, daß dieser Gang bis herab zu 15 km/st reicht und dann noch immer einwandfrei hochbeschleunigt. Das aber tat der III. Gang des Test-VW. Das scheint mir ein großer Vorzug gegenüber anderen Maßnahmen zur Leistungserhöhung beim VW-Motor, und an Oettingers Stelle würden wir gerade daran die Werbung aufhängen, denn die Elastizität der Einvergaser-Anlage ist erstaunlich und ein prächtiges Werbeargument.

Über die Beschleunigung ab Stand und ab 30 km/st in den einzelnen Gängen gibt die Beschleunigungskurve Aufschluß. Beim synchronisierten Getriebe (der 1952er-VW hatte natürlich das Standard-Getriebe) dürfte die Kurve ab Stand noch günstiger liegen als hier dargestellt. Immerhin kam der Testwagen innerhalb von 10,5 Sekunden auf 60 km/st, in 18,5 Sekunden auf 80 km/st und in 24,5 Sekunden auf 90 km/st (I. bis III. Gang); auf 100 km/st läßt er sich allerdings 34 bis 36 Sekunden Zeit (drei nicht synchronisierte Schaltvorgänge!). Beim synchronisierten Normalmodell 1954 hatten wir laut Heft 4/1954 von 0 auf 80 km/st 20 Sekunden, auf 90 km/st 34 Sekunden gemessen. Besonders deutlich sind die Unterschiede natürlich im oberen Drehzahlbereich; ebenso deutlich ist die Überlegenheit am langen Berg.

So ist denn das Fahren mit einem solchen Wagen nicht nur deshalb amüsant, weil man anderen das „Nachsehen" läßt. Die Einvergaser-Okrasa-Anlage will aus dem Normal-VW kein Sportinstrument machen, sondern einen stärkeren Wagen, dessen Leistungsreserve auch dem gemächlicheren Fahrer und der Dame zustatten kommt, einesteils durch besseren Durchzug am Berg, andererseits durch die Unempfindlichkeit gegenüber den langsamen Drehzahlen. Wer nicht aus Leidenschaft, sondern notgedrungen schaltet, trägt ebenfalls Nutzen davon, denn die Maschine ist lammfromm geblieben. Wer seinen VW aber sportlicher machen will, freut sich über die höhere (und sicher auch vollgasfeste) Spitzengeschwindigkeit um 120 km/st. Das sind erkleckliche Vorzüge der Okrasa-Anlage. Sie sind reellere Argumente für die Leistungsfähigkeit des gekitzelten VW als übertrieben freche und risikovolle, rücksichtslose Fahrweise. Und wenn Sie einmal von einem sehr schnellen VW mit geteiltem Heckfenster „abgehängt" werden, dann muß da nicht unbedingt ein Porsche-Motor unter der Haube stecken — es könnte auch der Oettinger-VW sein.

Dipl.-Ing. W. Buck

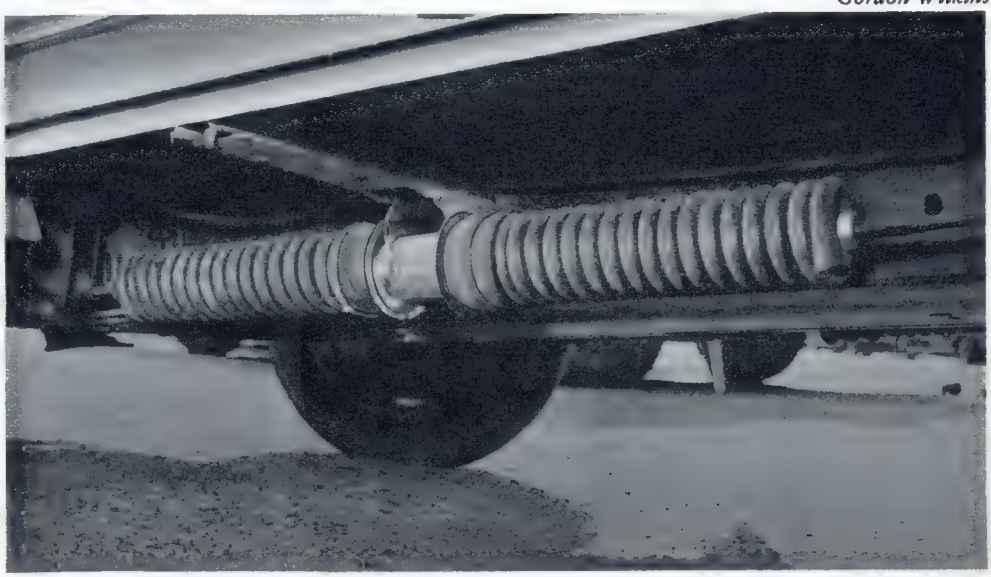
Die neue Citroen-2 CV-Federung

Citroen hat die Federung des kleinen 2 CV (vgl. Heft 12/1954) weiter vereinfacht. Ursprünglich waren Vorder- und Hinterräder über ein Paar Schraubenfedern verbunden, die unter Druck standen und in einem Stahlgehäuse saßen, das seinerseits längsbeweglich angeordnet war. Diese Bewegung wurde von Spiralfedern abgefangen, die sich gegen Widerlager am Rahmen abstützten; eine gewisse Dämpfung war durch Kolben vorgesehen, die auf einem Reibbelag im Inneren des Federgehäuses liefen.

Im neuen Federungssystem stehen die Federn unter Zug und liegen im Freien. Vorder- und Hinterfedern sind durch einen kurzen Stahlstab verbunden, der einen Rahmenquerträger durchläuft; die Längsbewegung des Gesamtsystems wird durch Gummipuffer reguliert. Die Federbewegung der Vorderräder wird dabei von zwei hintereinander liegenden Puffern aufgenommen, während die Gegenbewegung des durchfedernden Hinterrades durch ein einziges Gummielement abgefangen wird.

Dem Vernehmen nach soll auch eine stärkere Kupplung mit auf Zug beanspruchtem Ausrücklager eingebaut werden, weil die ständig übler werdenden Verkehrsverhältnisse in Paris mit ihren Straßenverstopfungen und dem häufigen Zwang zum Halten und Wiederanfahren infolge vieler neuer Verkehrsampeln heute das Triebwerk in besonders hohem Maße beanspruchen.

Gordon Wilkins



Die rücksichtslosen Trautchen

Wir müssen uns mit der Tatsache abfinden, daß die Fahrzeugdichte auf unsern Straßen immer mehr zunimmt, die Straßen selbst aber fürs erste (und glauben Sie mir: auch fürs nächste!) weiterhin zu schmal, zu kurvig und zu unübersichtlich bleiben werden. Und nun erlebt man immer wieder das gleiche Bild: im flüssigen Verkehr auf einer dieser „Bundesstraßen", die in der Breite ohne weiteres zwei, aber keinesfalls drei Wagen Raum geben, schleicht so ein Trautchen mit 40 oder gar 30 km/st dahin. (Den Ausdruck „Trautchen" prägte Mitarbeiter Strepp für ein ganz bestimmtes, für sein feuriges Temperament — von 0 auf 80 in 35 sec! — berüchtigtes Automobil, ich möchte ihn hier aber auch auf eine gewisse Fahrersorte ausdehnen.) Trautchen trödelt also versonnen durch die Lande, während die Geschwindigkeit des übrigen Verkehrs zwischen 80 und 90 liegt, ganz normal also. Nach kurzer Zeit hängen wegen des ständigen Gegenverkehrs 3, 6, auch 10 Wagen hinter Trautchen und können nicht vorbei, zumal dann nicht, wenn der unmittelbar hinter ihm liegende Wagen sich zwischendurch immer mal ergebende Überholungschancen nicht auszunutzen wagt. Oder vielleicht auch nicht kann, weil er selbst ein Trautchen ist. Hinten in der tempozwangsgekühlten Reihe werden einige nervös und hupen, versuchen dann, sich von Vordermann zu Vordermann vorzuarbeiten, wobei die Lücken, in die sie wegen des Gegenverkehrs immer wieder einschlüpfen müssen, viel zu eng sind, so daß sie den eben Überholten beinahe abquetschen. Inzwischen ist durch das Hupen im Hintergrund Trautchen Nr. 2 ebenfalls nervös geworden und unternimmt ebenso hilflose wie den rechten Moment verpassende Versuche, an Nr. 1 vorbeizukommen. Weil aber alle Augenblicke 100 oder 150 m voraus wieder jemand entgegenkommt, beschränken sie sich auf in ihrer Ungewißheit rührende Schlängellinien, die keinen andern Erfolg haben als den, die von hinten sich sprungweise Vorarbeitenden zu irritieren und zu gefährden.

Die Schlange, die Trautchen hinter sich herzieht, ist inzwischen auf 15 Fahrzeuge angewachsen. Herr Morgenschlaf aber sitzt hinter Trautchens schießschartenartiger Frontscheibe und weiß von nichts, weil er Rückspiegel und Signale ignoriert.

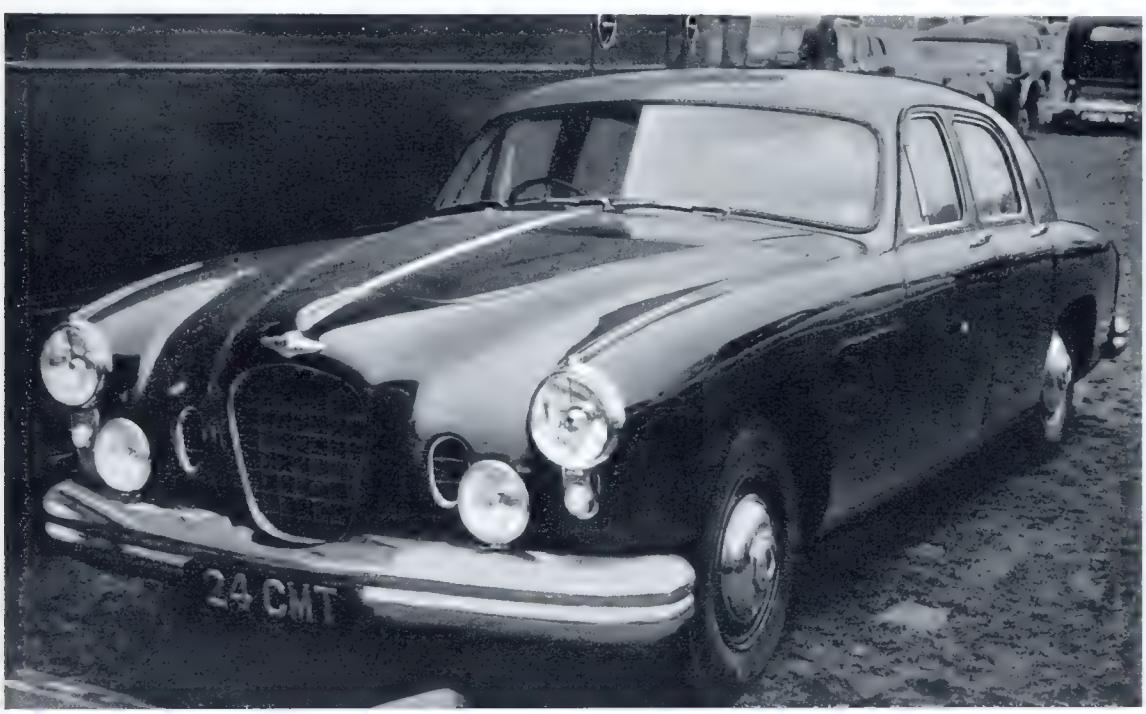
Es gibt keine Statistik darüber, wieviele Unfälle aus solchen Situationen entstanden sind und täglich wieder entstehen. Dem schlendernden Trautchen passiert ja nichts, und der Betroffene fällt automatisch in die Sparte „Falsches Überholen" in der Unfallstatistik. Ich möchte dazu sagen: auf einer vielbefahrenen Fernverkehrsstraße durch betont langsames Tempo den flüssigen Verkehr zu behindern, ist ebenso rücksichtslos und verkehrsgefährdend wie zu schnelles Tempo auf einer dichtbevölkerten Straße inmitten der City. Es gibt kein Gesetz, das das verkehrsgefährdende Trödeln verbietet, und es gibt, was schlimmer ist, hierzulande zu wenig common sense, um ein

solches Gesetz überflüssig zu machen. In England, wo man noch mehr schmale und gewundene Straßen als bei uns hat, fährt jedermann unter ständiger Beobachtung des Rückspiegels, und wenn er durch die Ungunst der Verhältnisse gezwungen ist, ein asthmatisches Trautchen oder einen schwerfälligen Lastwagen zu bewegen, dann winkt er dem Nachfolgenden, um zu zeigen, daß die Straße vor ihm frei ist. Das tun nicht manche, sondern das tun alle langsam fahrenden Wagen in England. (In Italien fährt überhaupt niemand langsam, in Frankreich nimmt der von hinten Angehupte sofort ein Rennen an, und in der Schweiz droht er, wenn man ihn überholt. Das nur nebenbei.)

Das Problem der Verkehrsverstopfer hat noch einen anderen Aspekt. Die unzähligen Mopeds und Roller, die die Zulassungsziffern unserer Motorradindustrie vor dem Sturz ins Bodenlose bewahren, benötigen aus unerfindlichen Gründen auf einer schmalen Straße fast ebensoviel Raum wie ein Auto. Wenn einer entgegenkommt, kann man sich nicht trauen, sie zu überholen. Und die Rollermobile, die der warme Frühlingsregen der Konjunktur wie Pilze aus dem Boden treibt, wachsen sich zu Verkehrsverstopfern ersten Ranges aus, wenn sich ihre Hersteller nicht entschließen, ihnen von Hause aus Motoren mitzugeben, mit denen man in einer vernünftigen Zeit von 0 auf 80 beschleunigen kann. Bei ihnen ist möglichst hohe Endgeschwindigkeit ebenso illusorisch wie in zunehmendem Maße bei den Personenwagen. Daß der eine 130 nach zwei und der andere gar 150 nach knapp 3 Kilometern erreicht, ist eine Tatsache, auf die der deutsche Autokäufer mit gebanntem Blicke starrt; aber sie sagt überhaupt nichts, weil diese mit so langem Anlauf erkeuchte Spitze bei unsern heutigen und noch viel mehr bei den zukünftigen Verkehrsverhältnissen gänzlich uninteressant ist. Beschleunigen sollen sie! Gute Beschleunigung hält den Verkehr flüssig und kann einen aus so mancher unangenehmen Situation retten. Die Mehrzahl der Modelle der deutschen Neuproduktion erfüllt diese Forderung und macht das Überholen der vielen Trautchen zu einem Spaß — wenn nur genügend Platz vorhanden ist.

Unsere Automobilfabriken täten gut daran, in dieser Richtung weiterzugehen, denn hier ist laufend noch mehr zu tun. Und sie sollten in ihrer Werbung den Akzent nicht auf die erreichbare „Spitze" legen, über die sich die präsumtiven Käufer meist ganz falsche Vorstellungen machen, sondern auf das Herausstellen des Beschleunigungswertes von 0 auf 80 oder über den Kilometer mit stehendem Start.

Und was die Trautchen betrifft, Wagen wie Fahrer, so kann man nur hoffen, daß sie sich bessern oder bald aussterben werden. *W.*

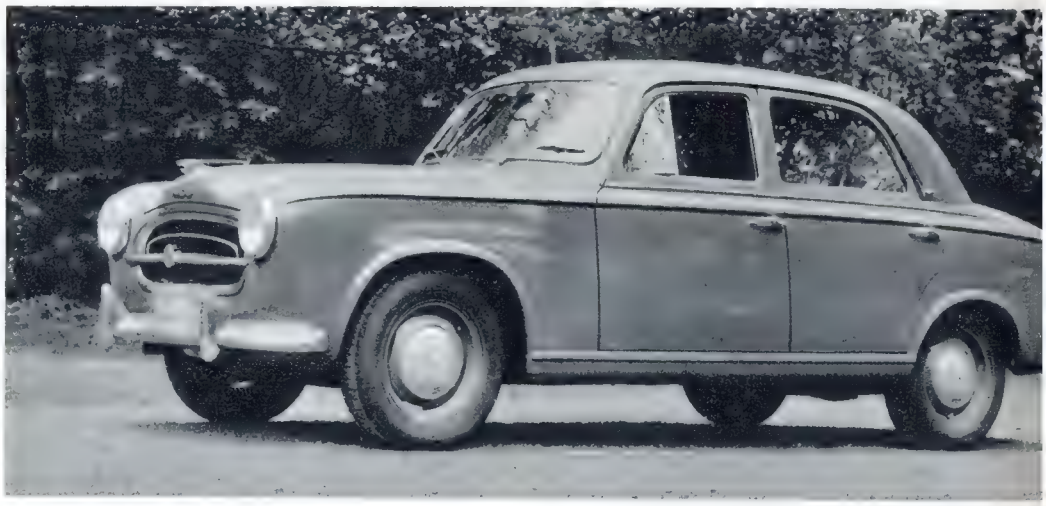


Für den eigenen Gebrauch gebaut

Einer der Späße, die sich Besitzer von Automobilfabriken machen können, ist die Möglichkeit, sich ein eigenes Auto bauen zu lassen – zumal dann, wenn die Produktion auf Sport- und Rennwagen eingestellt ist. Mr. David Brown, Millionär und Besitzer der David Brown Group, zu der u. a. Aston Martin und Lagonda gehören, befindet sich in dieser beneidenswerten Lage. Als neuestes ließ er sich dies Extramodell bauen: einen Lagonda mit 3 Liter-Sechszylinder-Motor, dessen Federungshärte elektrisch verstellt werden kann.

Foto: Wilkins

Probefahrt mit einem „angenehmen" Auto:



Peugeot 403

Dem Entgegenkommen des deutschen Peugeot-Importeurs danken wir die Bekanntschaft mit einem ausgesprochen „angenehmen" Automobil. Er hatte die Freundlichkeit, seinen ersten Vorführwagen des neuen, anläßlich des Turiner Salons herausgekommenen Peugeot 403 nach Stuttgart zu schicken und uns zu einer mehrstündigen Probefahrt Gelegenheit zu geben. Wir haben von dem Wagen einen denkbar guten Eindruck gewonnen.

Der Peugeot 403 ist eine auf der Grundlage des hervorragend bewährten Typs 203 entwickelte Konstruktion. Er gehört mit seinem 1,5 Liter-Motor einer Größenklasse an, die merkwürdigerweise seit Jahren in Frankreich nicht mehr vertreten war. Es dürfte ihm auf dem dortigen Markt etwa die gleiche Rolle zufallen wie bei uns der Borgward-Isabella und dem Mercedes 180.

Mit „Pas de Révolution" (nichts Umwälzendes!) begrüßte das stets etwas zur Bosheit neigende L'Auto Journal das neue Modell. Fürwahr, das stimmt auch, aber besteht ein Anlaß, sich hierüber zu mokieren? Der normale Autokäufer denkt doch wohl praktischer: Er will gar keine technischen Sensationen, keine Abnormitäten, keine verkünstelten Ornamente. Was er will und braucht, ist ein Auto, das lange Jahre gut aussieht, das leistungsfähig, wirtschaftlich, sicher, zuverlässig und anspruchslos ist. Solche Automobile zu bauen, wird wohl nirgends auf der Welt so konsequent angestrebt wie von den vier großen französischen Marken Renault, Citroen, Peugeot und Simca. Der neue 403 scheint uns für diese erfreuliche Tendenz geradezu ein Musterbeispiel zu sein.

Diesen Eindruck gewinnt man schon vom Äußeren des Wagens, der sich durch eine sehr klare, saubere und wohlabgewogene Linienführung auszeichnet. Sie wird wohl auch im Jahre 1960 noch gut und modern aussehen. Der Peugeot wirkt fürs Auge groß, größer als ein Opel-Rekord oder ein Taunus 15 M, und in der Tat ist er sogar eine Kleinigkeit länger, allerdings aber schmaler und niedriger als ein Mercedes 180. Der Eindruck, einen großen Wagen vor sich zu haben, entsteht jedoch wohl vor allem durch die Räder, wobei deren komische französische Reifendimension ungefähr den hier schon fast außer Gebrauch gekommenen 15, wenn nicht gar 16 Zoll-Rädern entspricht. Ob die ganz hervorragenden Fahreigenschaften, über die noch zu sprechen sein wird, nicht auch wesentlich auf die Beibehaltung der großen Räder zurückzuführen sind? Wir wissen es nicht, doch manche Erfahrung spricht dafür.

Der Motor ist der des kleineren 203, wobei seine Bohrung von 75 auf 80 mm vergrößert wurde. Er ist demzufolge bei unverändert 73 mm Hub noch überquadratischer als dieser, so daß trotz relativ hoher Drehzahl die Kolbengeschwindigkeit in normalen Grenzen bleibt. Nicht nur die Leistung dieser auch konstruktiv außergewöhnlichen Maschine ist bemerkenswert, sondern vor allem ihre Laufruhe und Elastizität. Die Kraftübertragung erfolgt über ein bis zum 1. Gang herunter vollsynchronisiertes Getriebe, dessen 3. Gang direkt und dessen 4. Gang als Schnellgang übersetzt ist. Die praktische Ganganordnung der Lenkradschaltung (2. und 3. Gang in der Mittelebene) wurde vom Typ 203 übernommen. Der 1. Gang reicht bis 40, der 2. bis 75, der 3. von 20 bis 110 und der 4. Gang von 30 bis zur Höchstgeschwindigkeit von über 130 km/st. Das 10 Prozent voreilende Tachometer zeigte unter besonders günstigen Fahrbedingungen auf 150 km/st. Von 0 auf 90 km/st haben wir die gute Zeit von etwa 21 Sekunden gestoppt.

Mit verhältnismäßig geringen Mitteln ist das Fahrwerk gestaltet, viel weniger aufwändig als der Motor und in seinen wesentlichen Teilen dem des 203 gleich. Um so überraschender sind die hervorragenden Fahreigenschaften,

Zum Vergleich

		Borgward-Isabella	Peugeot 403	Mercedes 180
Radstand	mm	2600	2660	2650
Spur	mm	1340/1360	1340/1320	1420/1450
Gesamtlänge	mm	4390	4470	4460
Gesamtbreite	mm	1705	1670	1740
Gesamthöhe	mm	1465	1510	1560
Ellbogenbreite vorn	mm	1480	1400	1440
Reifen		5,90–13	165×380	6,40–13
Bremsfläche	cm²	744	849	816
Wendekreis-Ø	m	11	9,5	11
Gewicht vollgetankt	kg	1000	1070	1180
Leistung	PS	60	53	52
Leistungsgewicht	kg/PS	16,7	20,2	22,7
Beschleunig. 0 bis 90 km/st	Sek.	20	21	21
Höchstgeschwindigkeit	km/st	138	132	126
Verbrauch	Liter/100 km	9	10	11
Zahl der Türen		2	4	4
Preis	DM	7140,–	8150,–	9450,–

Fotos (6): Studio Schwaben

die denen des älteren Modells entsprechen, sie vielleicht sogar übertreffen. Sie sind auf guten wie schlechten Straßen, auf der Geraden und in Kurven tadellos, wobei uns besonders die hervorragende Spurhaltung auffiel. Auch die Seitenwindempfindlichkeit schien uns geringer zu sein als bei vergleichbaren Fahrzeugen. Bestens ausgelegt ist die weichgehende, jedoch exakt arbeitende Zahnstangenlenkung, die hinreichenden Kontakt zur Fahrbahn vermittelt, ohne irgendwelche Stöße durchkommen zu lassen. 3½mal muß man das handliche Lenkrad für den gesamten Radausschlag umdrehen, wobei ein Drehkreis von nur 9,5 Meter ⌀ die außergewöhnliche Wendigkeit des Wagens erkennen läßt. Ein wichtiger Beitrag zur Fahrsicherheit ist schließlich die hervorragende Wirkung der Bremsen.

Die äußere Linienführung des Wagens, die übrigens nicht zu ihrem Schaden maßgeblich von Pinin Farina beeinflußt wurde, findet ihre Ergänzung in der soliden und sauberen Innenausstattung. Alles macht einen äußerst gediegenen Eindruck. Stahl-Schiebedach, Heizung, Scheibenwascher, Ein- und Zweiklanghorn sowie Schlafsitzeinrichtung sind im Listenpreis inbegriffen.

Erstmalig finden wir bei einem Großserienwagen Ober- und Unterkante des Armaturenbrettes mit Schaumgummi gepolstert. Die Sekurit-Windschutzscheibe steht dazu allerdings im Widerspruch, ebenso die etwas unglückliche Auslegung der Scheibenwischer. Vier Türen bieten bequemen Einstieg zu allen Sitzen. Innen hat der Wagen eine Menge Platz, neben einer Ellbogenbreite von 1400 mm und einer Kopfhöhe von über 900 mm wird dies vor allem durch eine ungewöhnliche Beinfreiheit sowohl vor den Vorder- als auch vor den Hintersitzen dokumentiert. Ein entsprechend großer Kofferraum steht zur Verfügung, dem jedoch eine vernünftigere Aufteilung seiner Grundfläche bestimmt nicht schaden würde.

Vom ersten Moment an, in dem wir den Peugeot 403 zu sehen und zu fahren bekamen, machte uns dieser Wagen einen ausgesprochen sympathischen Eindruck. Es ist wirklich, wie wir schon sagten, ein „angenehmes" Automobil. Dabei ist sein Preis von DM 8150.— angesichts des vielen Serienzubehörs so bemessen, daß er selbst gegenüber den deutschen Konkurrenzmodellen ohne weiteres bestehen kann. Freilich pflegen diese über ein viel besser ausgebautes Kundendienstnetz zu verfügen, dafür können die Peugeot-Wagen — schon von jeher — für sich in Anspruch nehmen, daß sie dank ihrer außergewöhnlichen Zuverlässigkeit, Lebensdauer und Reparaturfreiheit nicht allzusehr auf Spezialwerkstätten angewiesen sind. So leuchtet es ein, daß sowohl das Werk in Frankreich als auch der Importeur in Deutschland damit rechnen, die besten Interessenten für den neuen 403 unter den vielen zufriedenen Besitzern des bisherigen kleineren Modells 203 zu finden. Nicht alle Firmen, die einen neuen Typ herausbringen, dürfen ruhigen Gewissens Ähnliches erhoffen.

Werner Oswald

Technische Daten

Motor: 4 Zylinder, Bohrung × Hub 80 × 73 mm, Hubraum 1468 ccm, Verdichtung 1:7, Leistung 58 HP (etwa 53 PS) bei 4900 U/min, schräghängende Ventile (Stoßstangen und Kipphebel), seitliche Nockenwelle (Kette), 3 Kurbelwellenlager, Pumpenkühlung (Wasserinhalt 9 Liter), Druckumlaufschmierung (Ölinhalt 4 Liter), Ölfilter im Hauptstrom, 1 Fallstromvergaser Solex 32 PBICc, Kraftstoffförderung durch Membranpumpe, 50-Liter-Tank im Heck, Batterie 12 Volt 58 Amp.st. (unter Motorhaube), 180-Watt-Lichtmaschine, max. Drehmoment 10,3 mkg bei 2500 U/min, Kolbengeschwindigkeit bei Maximaldrehzahl (5200 U/min) 12,6 m/s, bei Nennleistung (4900 U/min) 11,9 m/s, bei 100 km/st (3700 U/min) 9 m/s.

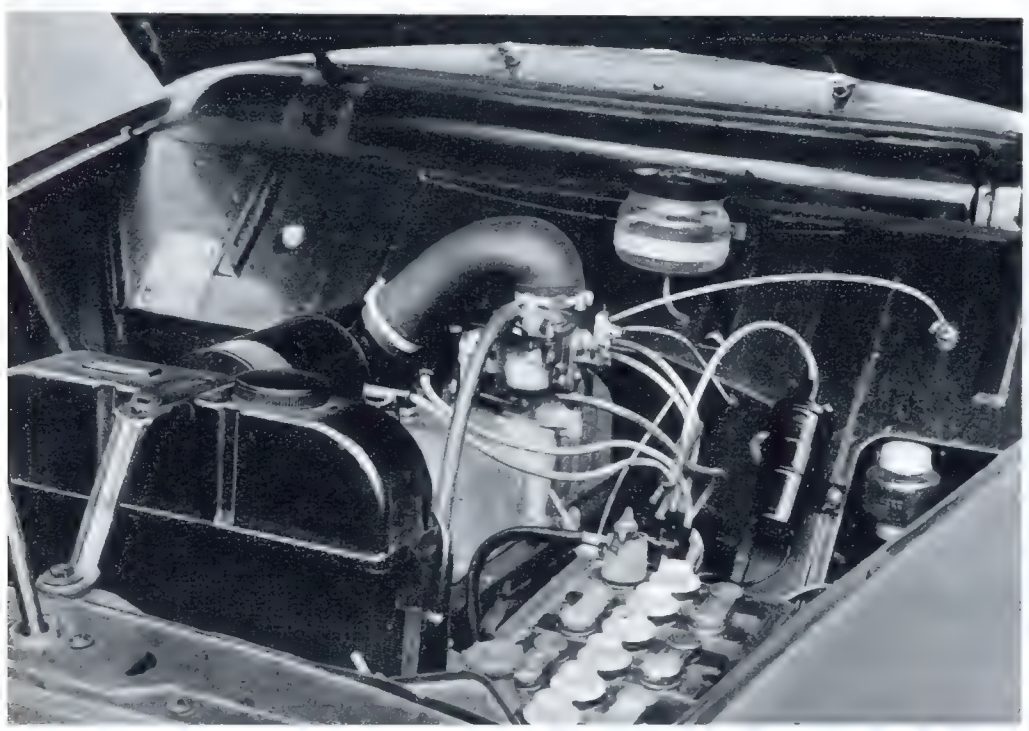
Kraftübertragung: Einscheibentrockenkupplung, Viergang-Vollsynchrongetriebe mit Lenkradschaltung, Untersetzungen: I. 3,22, II. 1,70, III. 1,0, IV. 0,75, Rückwärts 4,0, Hinterachse 5,75 (Schneckenantrieb).

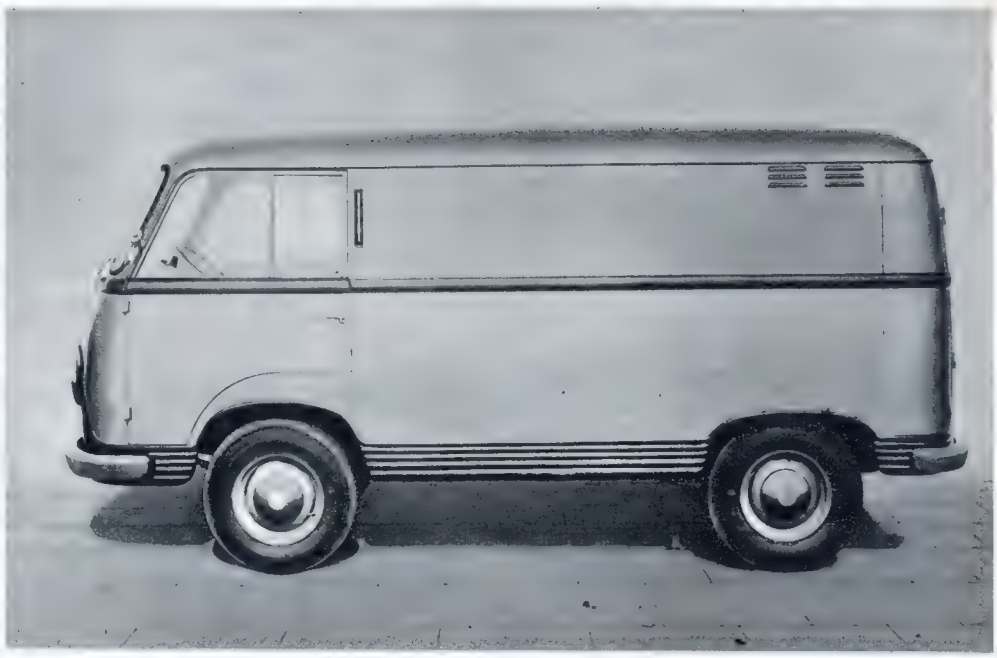
Fahrwerk: Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorn Einzelradaufhängung mit 1 Querfeder unten und Querlenkern oben, hinten Starrachse mit Schraubenfedern, Schubstreben und Panhardstab, Kolbenstoßdämpfer vorn und hinten, Reifen 165 × 380, Zahnstangen-Einzelradlenkung, hydraulische Lockheed-Bremsen (vorn Duplex), Bremsfläche 849 cm², Handbremse wirkt mechanisch auf Hinterräder.

Allgemeine Zahlenangaben: Radstand 2660 mm, Spur 1340/1320 mm, Bodenfreiheit 180 mm, Außenmaße 4470 × 1670 × 1510 (unbelastet) mm, Wendekreis 9,5 m, Eigengewicht vollgetankt 1070 kg, Höchstgeschwindigkeit über 130 km/st, Verbrauch etwa 10 Liter/100 km.

Preis: Limousine viertürig (einschl. Heizung, Stahl-Schiebedach, Scheibenwascher, Ein- und Zweiklanghorn sowie Schlafsitzeinrichtung) DM 8150,– (verzollt).

Generalimporteur für das Bundesgebiet: Walter Hagen & Co. GmbH., Krefeld, Ostwall 103–105.





Geänderter FK 1000

Die Kölner Fordwerke hatten bereits einen neuen Weg beschritten, als sie ihrem Eintonner FK 1000 den 1,2 Liter-Taunus-Motor gaben, der ihn mit seinen 38 PS zum stärksten Nutzfahrzeug seiner Klasse machte. Jetzt wird der — auch in sonstiger Hinsicht verbesserte — Eintonner auch als FK 1000/1,5 mit dem 1,5 Liter-Motor des 15 M geliefert. Ein Eintonner mit 55 PS! Das bedeutet Abkehr von dem Prinzip, leichte Nutzfahrzeuge dieser Art mit Kleinwagenmotoren auszurüsten und ihre Wirtschaftlichkeit auf Langsamkeit, geringer Beschleunigung und Berg-Empfindlichkeit zu gründen. Im modernen Verkehr — so argumentiert man in Köln mit Recht — wirkt das langsame Nutzfahrzeug als Hemmnis. Es kann die Anforderungen, die man an ein Schnellverkehrsmittel stellt, nur erfüllen, wenn es im Verkehrsstrom mit den Personenwagen Schritt hält.

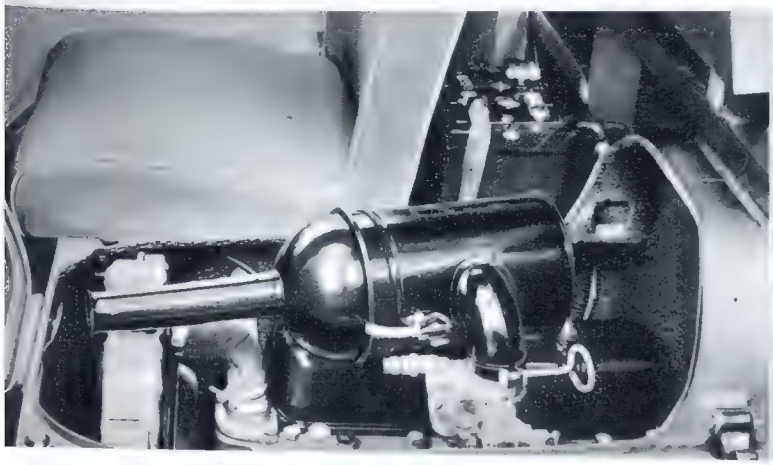
Als FK 1000 wird der weiter entwickelte Eintonner nach wie vor auch mit dem 1,2 Liter-Motor gebaut. Beide Typen werden serienmäßig mit Viergang-Synchrongetriebe geliefert. Der Motor, der bisher unmittelbar hinter der Kühlerfront im Fahrerhaus lag, ist bei allen FK 1000-Ausführungen jetzt zwischen die Sitze zurückverlegt worden. Dort ist er unter einer bequem zu öffnenden Haube leicht zugänglich und beansprucht keinen zusätzlichen Raum. Auch der Fahrer kann nun nach rechts aussteigen, Sitze und Pedale konnten bequemer angeordnet und das Lenkrad schräger gestellt werden, so daß sich der Fahrkomfort noch mehr als bisher dem eines Personenwagens angleicht. Die Rückverlegung des Motors bewirkt vor allem auch eine günstigere Verteilung der Achslasten, was sich am Berg, bei Schnee und Eis sowie insbesondere bei Leerfahrt vorteilhaft bemerkbar machen wird. Am Fahrwerk ergab sich aus der Rückverlegung des Motors eine Verkürzung der Kardanwelle und durch Einsparung eines Gelenks eine weitere Geräuschdämpfung. Die Blattfedern wurden verstärkt, die Stoßdämpfer verbessert. Auch die hydraulischen Bremsen wurden der höheren Leistung des 1,5 Liter-Typs angepaßt (Gesamtbremsfläche 680 cm²).

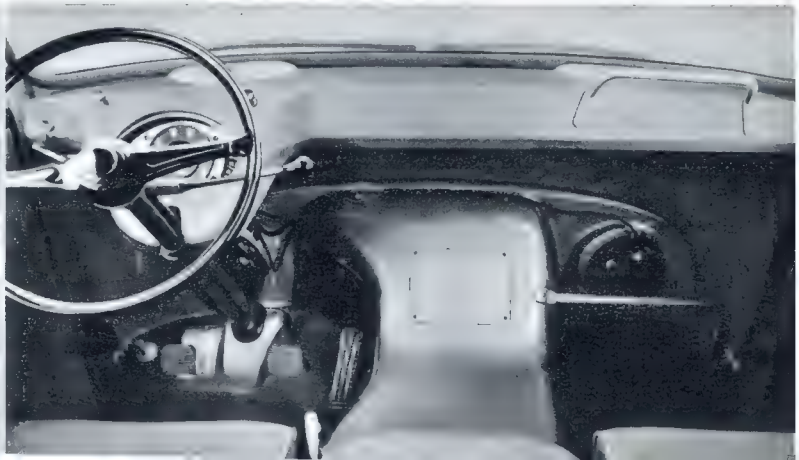
Den FK 1000 und den FK 1000/1,5 gibt es wie bisher in 4 Grundformen, nämlich als Kastenwagen mit großer Heck- und Seitentür (letztere nunmehr um 180° schwenkbar, so daß sie nach vorn an die Karosserie-Außenwand angelegt werden kann), als Kombiwagen mit herausnehmbaren Fahrgastsitzen, als achtsitzigen Kleinbus und als offenen Pritschenwagen, der auch mit Plane und Spriegel geliefert werden kann. Nachdem jede dieser Grundformen nun auch noch wahlweise mit 1,2 oder mit 1,5 Liter-Motoren, also mit 38 oder mit 55 PS erhältlich ist, steht hier wirklich ein Programm zur Verfügung, das wohl allen Wünschen gerecht zu werden vermag, die man normalerweise an einen Kleintransporter stellen kann.

H. A.

Das FK 1000-Programm

	FK 1000	FK 1000/1,5
Pritschenwagen	DM 6 615.–	DM 6 810.–
Kastenwagen	DM 6 825.–	DM 6 995.–
Kombiwagen	DM 7 500.–	DM 7 695.–
Achtsitzer Spezial	DM 8 490.–	DM 8 685.–





Im Kapetal, der Pforte zum schönsten Teile Lapplands. Foto: Lundquist

Sommer an der schwedischen Westküste. Foto: Sandahl

Stadthaus an Stockholms Mälarsee. Foto: Weiz

Sie wollen nach Schweden?

Blick auf Siljansnäs. Foto: Akernas

ZUNÄCHST MAL

Schweden ist das Reiseland Europas: schön, unberührt, noch nicht überlaufen, und bietet alles: das Meer und Seen, Riesenwälder und Heiden, Inseln und Gletscher, Wasserfälle und Urwaldwildnis.

DIE PAPIERE

Paß, int. Führerschein, int. Zulassung (bez.-amtl. begl. Übersetzung), D-Schild. Keine Grenzpapiere, sondern Triptyk (12 DM) oder Carnet (24 DM). Grüne Versicherungskarte oder Versicherung beim Schwed. Zollamt.

DIE DEVISEN

300 DM + 1500 DM in Devisen. Landeswährung 1 Krone = 100 Öre = 0,81 DM. Aber nur Einfuhr von 100 Kronen (in 50-sKr-Scheinen oder kleiner) gestattet.

DER ZOLL

Wie Frankreich. Sonst 500 Zigaretten oder 100 Zigarren oder 500 g Tabak. 2 Flaschen Schnaps. Waffen und Munition brauchen besondere Lizenz.

DIE VERKEHRSZEICHEN

Wie in Deutschland, nur daß statt weiß gelb verwandt wird. Kreisschild mit senkrechtem Balken und 3 Querstrichen = Beginn einer Ortschaft. Toll = Zoll. Kl. quadrat. Schild mit schwarzem M auf gelbem Grund = Ausweichstelle. Desgl. mit P = Parkplatz. Schwarzer Kreis mit gelbem Feld = links fahren.

DIE VERKEHRSREGELN

Linksverkehr! Wer von links kommt, hat Vorfahrt. Tram hat immer Vortritt. Signalgeben nur zur Abwendung einer unmittelbaren Gefahr. In Stockholm gibt es Parkautomaten: 30 Min. = 25 Öre.

WIE KOMMT MAN HIN?

Das Schiff müssen Sie auf jeden Fall benützen. Fährverbindungen bestehen zwischen: Helsingør und Helsingborg = 30 Min.; Kopenhagen und Malmö = 1½ Std.; Nyborg und Korsør = 1½ Std.; Warnemünde und Gjedser = 2½ Std.; Frederikshavn und Göteborg = 4 Std.; Saßnitz und Trelleborg = 4½ Std.; Großenbrode und Gjedser = 3 Std.; Travemünde und Kopenhagen = 14 Std. Travemünde–Trelleborg = 9 Std.

ÜBER DÄNEMARK ODER NICHT?

Als Hinfahrt empfiehlt sich die Route Großenbrode–Gjedser–Helsingør, zur Rückfahrt wählt man den Weg Frederikshavn–Kolding–Kiel. So bekommt man gratis die Hauptteile von Dänemark mit zu sehen. Hamburg–Helsingør = 314 km, Frederikshavn–Hamburg = 434 km.

DIE ENTFERNUNGEN BIS HAMBURG

Von Köln = 460 km, von Frankfurt = 510 km, von Stuttgart = 715 km, von München = 795 km. Das müssen Sie also alles dazurechnen, ehe Sie schwedischen Boden betreten!

DIE LANDSCHAFT

Schweden ist die größte unberührte Wildnis Europas. Das halbe Land ist mit Wald bedeckt. Die Westküste ist felsig, Halland und Skane haben feinen Sandstrand. In Mittelschweden bestimmen die großen Seen die Landschaft, zur norweg. Grenze zu wird das Land gebirgig, und aus den Schluchtseen ergießen sich reißende Ströme in die Ostsee. Höchste Erhebung 2125 m. Der Norden gehört der Tundra an.

DAS KLIMA

Gemäßigte Sommer, rel. warme Winter. Manche Monate haben in Schweden den Charakter von allen vier Jahreszeiten.

DIE SCHÖNSTE JAHRESZEIT

Abgesehen vom Hochwinter ist es hier das ganze Jahr über schön. Wenn man in Lappland noch Schneeschuh läuft, blühen in Schonen die Kirschen! In Nordschweden wird es erst im Juni langsam Sommer; deshalb fährt man erst im August hierher. An die Küsten fährt man vom Juni–August.

DIE SPRACHE

In den Städten versteht jeder Gebildete Deutsch und Englisch. Für abseits gelegene Gegenden nimmt man besser ein zweisprachiges Wörterbuch mit (Langenscheidt je 1.50 DM).

DIE STRASSEN

3 Kategorien: Nationalstraßen (gut, breit, bis Haparanda hinauf), Hauptverbindungsstraßen (gut, bis Karesuando hinauf) und dazwischen Verbindungswege (auch im Norden brauchbar). In Nordschweden meist sandig, aber man gewöhnt sich schnell daran. Flußübergänge im Norden oft mit Fähren. Im äußersten Norden ein Gebiet von 400 × 150 km ohne Straßen. Dort führt nur eine Eisenbahn durch.

BENZIN UND ÖL

Tankstellen an Hauptstraßen überall, im Norden nicht so dicht. Reservetank empfehlenswert. Bei Fahrten in Nordbezirke Ersatzteile empfehlenswert. 1 Ltr. Benzin = 0,59–0,65 sKr, Dieselöl 0,25–0,30 sKr, Motorenöl 1,85 sKr.

DIE SCHÖNSTEN TOUREN

Schwer zu sagen, da sozusagen jeder Kilometer schön ist. Empfehlenswert Mitnahme der Broschüre „25 Autotouren in Schweden" (kostenlos durch Motormännens Riksförbund). Darstellung nach Kilometern.

DIE HOTELS

Auch kleine Häuser (Stora Hotellet und Stadshotellet in kl. Orten) sind gut und sauber. In Hochsaison Voranmeldung empfehlenswert. Strom, aber nicht überall 220 V. In Westschweden Möglichkeit, Fischerhütten zu mieten. Zimmerpreis von 5 sKr aufwärts, meist 7–12 sKr; Frühstück 1,60–2,50 sKr, Pension 12–40 sKr, Bedienung 10–15%. Einzelzimmer in einem Boardinghaus 6–8 sKr. Mitnahme der Broschüre „Hotels, Restaurants" und „Bade- und Kurhotels in Schweden" (Schwed. Hotelverband) empfehlenswert.

DIE RESTAURANTS

Frühstück (Frukost) 8–11, Mittagessen (Lunch) 12–15, Nachtessen (Middag!) ab 17 Uhr. Eine einfache Mahlzeit kostet 3–3,50 sKr. Vorspeisen meist reichhaltiger als Hauptgang. Hummer, Lachs, Krebse, Austern und Steinbutt sind teuer.

SMÖRGASBARD

Nicht zu übersetzen, nicht nachzuahmen, nicht zu versäumen! 3 Varianten: Assietter = ca. 6 Vorgerichte, Delikatess-Assietter: schon eine Sünde wert, Gaendebard: (m. Zwischengerichten) man staunt, schluckt, spült nach und bleibt dabei!

DIE GETRÄNKE

Kaffee ist Nationalgetränk neben der Milch. Sockerdricka = Brauselimonade, Pommac = Apfelsprudel, Loranga = Orangeade, Grappo = Grapefruit + Sodawasser. Bier schwach, nur 3% Alkohol. Aquavit hervorragend, 40–46%. Alkoholica werden nur in Verbindung mit Mahlzeiten verabreicht.

DAS TRINKGELD

Normal = 10–15%, WC und Kleiderablage = 25 Öre, Hausdiener 0,50–1 sKr, Portier 2–3 sKr. Oft besser „Mad dricks" zu fragen!

DIE GROSSEN ENTFERNUNGEN

Hier kommt die Anfahrt bis zur Grenze dazu!
Bis Karlstad: Malmö–Karlskrona–Norrköping–Orebro–Karlstad–Göteborg–Malmö = 1223 km
Bis Stockholm: Malmö–Karlskrona–Stockholm–Karlstad–Göteborg–Malmö = 1616 km
Bis Mora: Malmö–Stockholm–Gävle–Mora–Karlstad–Göteborg–Malmö . . = 1964 km
Bis Ostersund: Malmö–Stockholm–Sundsvall–Östersund–Karlstad–Malmö . = 2543 km
Bis Storuman: Malmö–Stockholm–Umea–Storuman–Östersund–Karlstad–Malmö = 3248 km
Bis Polarkreis: Malmö–Stockholm–Lulea–Jokkmokk–Östersund–Karlstad–Malmö = 3902 km
Bis Karesuando: Malmö–Stockholm–Haparanda–Östersund–Karlstad–Malmö = 4531 km

CAMPING

Zeltplätze besonders in reizvollen Landschaften von Schonen bis Haparanda. Gut im Schuß. Wildes Camping überall möglich. Campingführer (nur in schwedisch) 1,90 DM.

DIE LEBENSMITTELPREISE (pro kg in sKr)

Kartoffeln	0.40	Mehl	0.75–1.00	Fisch	1.50– 5.00
Milch	0.45	Brot	1.30–1.60	Fleisch	5.00–10.00
Reis	2.00	Butter	6.90	20 Zigaretten	2.00– 3.00

RAUCHWAREN

sind gut und für deutschen Geschmack geeignet. John Silver, Chessman, Bill und Fairfax = amerikan. Art; Kent = engl. Art; Delfi und Bospor = Orientart. In den meisten Geschäften auch ausländische Marken. Zigarren brauchbar, Tabak gut.

DIE GESCHÄFTSZEITEN

Restaurant oft um 24 Uhr Schluß. Geschäfte 9–18 Uhr, Behörden und Büros 9–17 Uhr, Banken 10–15 Uhr, Kino 19 und 21 Uhr. Oft lokale Abweichungen. Samstagnachmittag ist alles dicht.

DAS WUNDER

der Mitternachtssonne ist ein ganz großes Erlebnis. In Nordschweden geht die Sonne 40 Tage nicht unter! Wer nicht im eigenen Wagen bis zum Polarkreis fahren will, der benütze ab Stockholm zu einer 8tägigen Fahrt einen Hotelzug. Aber schöner ist es im eigenen Wagen dorthin.

GOTLAND

Unbedingt lohnend. Es ist nicht nur die Insel der Ruinen und Rosen, sondern ein lebendes Museum. Visby hat Schiffsverbindung mit Oskarshamn (4 Std.), Kalmar (8 Std.), Nynäshamm (5½–7 Std.) und Stockholm (10 Std.). Ganz modern Grand Hotel Snaeckgaerdsbaden. Wer Wagen nicht mitnehmen will, kann von Stockholm in 60 Minuten hierher fliegen.

DAS EINSAME LAPPLAND

liegt nördlicher als Island; Nomaden, Rens, Wasserfälle, Gletscher, Tundren, kahle Bergrücken – das ist das geheimnisumwitterte Land, wo es wintertags wochenlang nicht hell wird. Das Straßennetz reicht 200 km über den Polarkreis hinaus. Markierte Pfade und Schutzhütten gibt es auch hier.

DIE SCHÄREN

Diese von eiszeitlichen Gletschern glattgeschliffenen, z. T. bewaldeten Klippen (um Stockholm zählt man 24 000!) sind zum Sonnen, Baden und Campen gleichschön. Hier führt man ein völlig unabhängiges Leben. Nur ein Nachteil: den Wagen müssen Sie auf dem Festlande lassen.

WENN SIE BIS ANS NÖRDLICHE EISMEER WOLLEN,

dann gibt es zwei Möglichkeiten: mit der Erzbahn von Kiruna oder Boden bis Narvik und dann mit dem Schiff zum Nordkap, oder in Karesuando über die finnische Grenze; über finnisches Gebiet und dann über norwegisches Territorium bis Tromsö (276 km) und dann mit dem Schiff zum Nordkap.

WIEVIEL ZEIT BRAUCHT MAN FÜR SCHWEDEN?

Ab Frankfurt bis zu den Seen mit 4 Ruhetagen 14 Tage, bis Stockholm mit 5 Ruhetagen 18 Tage, bis zum Polarkreis mit 10 Ruhetagen einen Monat, bis zum Nordkap mit 14 Ruhetagen 6 Wochen. In Schweden rast man nicht, sondern genießt die Natur. Deshalb brauchen Sie hier mehr Ruhetage als anderswo.

ANGELN

kann man überall und alles: von der Rotfeder über den Barsch, die Lachsforelle, den Hecht, den Lachs bis zum 3 Meter-Thun. Lachse angelt man in den Stromschnellen im Frühjahr und September. Viele Hotels mit eigenen Fischwassern.

SCHWEDISCHE VIECHEREIEN

Hier lebt noch manches Tier, das nicht mal in den Zoos zu finden ist: Elch und Bär, Lemming und Schnee-Ele, Vielfraß und Polarhase, Eisfuchs und Hermelin, Luchs und Schneehuhn, Wolf und Seeadler, Hirsch und Ren, Uhu und Wanderfalke.

SEHR WICHTIG

ist folgendes: Man wird hier oft eingeladen. Erscheinen Sie bitte genau zur festgesetzten Zeit! Der Ehrenplatz ist der links von der Hausfrau! Unter keinen Umständen den Gastgebern zutrinken! Beim Nachtisch der Gastgeberin Dank sagen! Mit Trinken zurückhaltend sein! Unmittelbar nach dem Essen bei der Frau des Hauses und dann beim Gastgeber mit der Hand bedanken! Steht auf Einladung „aftondräkt", in Smoking bzw. Abendkleid erscheinen! (Wo man das aber in Norrbotten hernimmt – gewöhnlich fährt man mit sowas nicht in die Tundra – ist mir selbst nicht ganz klar.)

GANZ GROSSE ERLEBNISSE

sind Nachtflüge von Stockholm über das Gebirge im Schein der Mitternachtssonne, eine Stromschnellenfahrt auf dem Torne Älv, eine Dreitagefahrt durch den Göta-Kanal, eine Theateraufführung in den Ruinen von Visby oder im Schloßtheater von Drottningholm. Das Freilichtmuseum Skansen über Stockholm gehört genau so hierher wie die Trachten von Dalarna, oder eine Schärenfahrt ab Stockholm.

DER HUND

hat es hier schwer: 4 Monate Quarantäne sind vorgeschrieben und außerdem sind Einfuhrgenehmigung und Gesundheitsattest nötig. Er muß also zu Hause bleiben!

KLEINE TIPS:

Ortschaften liegen in Schweden viel weiter auseinander als in Mitteleuropa. Bei Überlandreisen müssen Sie täglich mit 250–300 km rechnen. Ein gutes Jagdglas ist wichtiger als ein Fotoapparat! Eine schwedische Meile hat 10 km. Segelboote kann man überall mieten. Eine Delikatesse ist geräuchertes Rentierfleisch und Elchbraten. Kinokarten bestellt man im Vorverkauf. Beim Smörgasbard nimmt man zuerst Hering. Käse ißt man beim Smörgasbard zum Schluß, beim Mittagessen am Anfang. Der stille Suff ist in Schweden verpönt! „Herrar" heißt „für Herren", „damer" oder „damrum" „für Damen".

Ulrich Sempert

Die Reise nach Italien

VON H. U. WIESELMANN

I. Turin - fürs Auge

Der Motor hatte gerade seine 500 km-Inspektion hinter sich, das ganze Auto sein silbermetallenes neues Kleid angezogen — wir konnten uns bei lachendem Sonnenschein keinen besseren Start wünschen. „Fahren wir über den Brenner", hatte Renate gesagt, „da gibt es keine Verladung. Außerdem genießen wir dann den Gardasee zweimal." Aus einem ganz bestimmten Grunde hat sie es nämlich mit dem Gardasee.

So rollten wir die Autobahnverbindung München mit ⅔ Höchstgeschwindigkeit entlang. Seltsamerweise ist man auch mit sturen 120 immer noch der Schnellste. Es ist unerfindlich, weshalb man in Deutschland beim Wagenkauf der Höchstgeschwindigkeit so großen Wert beimißt. Es fährt sie fast niemand, wenn man von den VW-Fahrern absieht, die ihren treuen Boxern bedenkenlos stundenlang Vollgas anbieten.

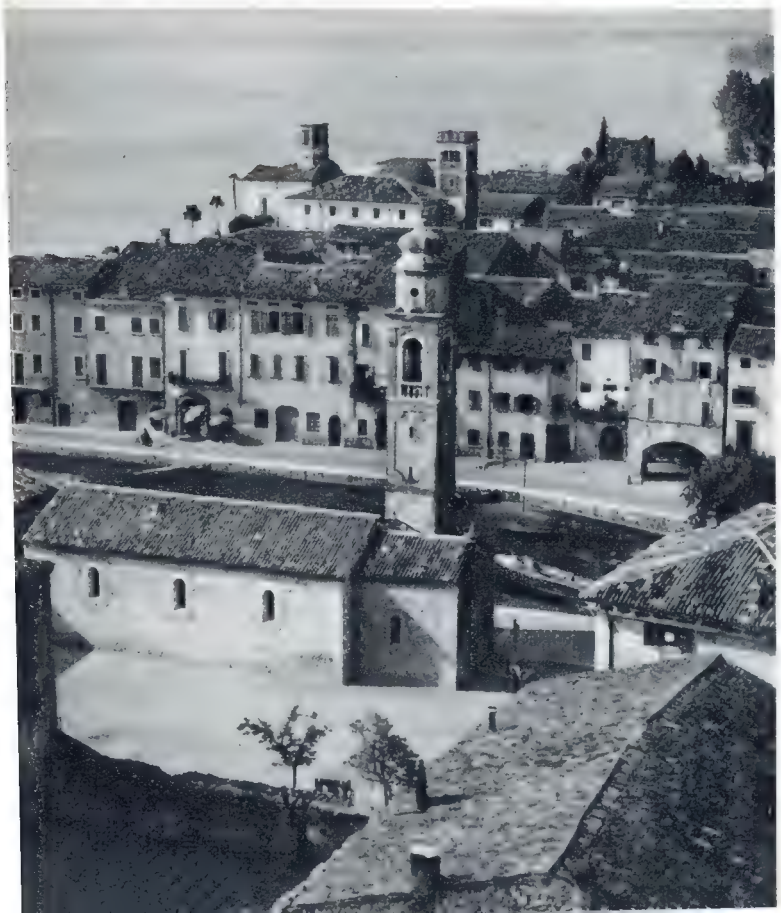
Das deutsche Straßen-Drama

Da man viel mehr auf seine Freunde hören muß, versagten wir uns diesmal den rechten Haken-Umweg über München nach Garmisch, sondern folgten dem mit überlegenem Pathos erteilten Rat eines ständigen Garmisch-Besuchers, von Augsburg via Lechfeld — Landsberg — Oberammergau auf Mittenwald zu stoßen. „Da sparst du die München-Durchfahrt und viele Kilometer", hatte Jack gesagt. „Alles in allem mehr als ein halbe Stunde!"

Aus meiner frischen Erfahrung werde ich Ihnen jetzt einen Rat geben: Reisende, so Ihr Euer Auto und Eure Nerven schonen wollt, meidet die Straße Augsburg—Landsberg—Mittenwald! Es handelt sich bei ihr um eine ungezwungene Folge von Frostaufbrüchen — und die zuständigen Stellen begnügen sich mit dem Aufstellen von Schildern. Ganz selten sieht man einen verlorenen Mann am Wegrand stehen — vermutlich den Besitzer der Frostaufbrüche. Diese Straße ist keine Straße, sondern eine Zumutung. Was sich hier in brutaler Deutlichkeit offenbart, ist die ad oculos geführte Unfähigkeit und Unwilligkeit von Baufirmen, eine Straße richtig anzulegen, und von den zuständigen Behörden, das Ihnen anvertraute Geld der Steuerzahler durch sorgfältige Überwachung der von ihnen erteilten Aufträge richtig zu verwalten.

Sie sollen uns doch wegbleiben mit den dummen Ausreden von besonders ungünstigen klimatischen Verhältnissen: in den italienischen Alpen sind die nicht besser, aber die Straßen sind es. Wie lange wollen wir uns diese Geldvergeudung und offenkundig schlechte Arbeit noch gefallen lassen?

Das kleine Hafenstädtchen Lazise am Gardasee mit seiner Basilika aus dem 13. Jahrhundert ist noch unverfälschtes mittelalterliches Italien.



Auf italienischem Pflaster

So war auch Renate froh, daß sie ab Mittenwald meine Verwünschungen aller für dieses Desaster Verantwortlichen nicht mehr zu hören brauchte, sondern sich dem in der Sonne glänzenden Alpenpanorama ungestört widmen konnte. Den derzeit saisonlosen Mittenwäldlern, deren Etablissements trotz dem Sonntag ein wenig an eine verlassene Goldgräberstadt erinnerten, ließen wir einiges zukommen und begaben uns nunmehr über Eisler Berg und Brenner in Bressanones „Elefanten".

Der alte „Elefant" in Brixen ist eine Übernachtung wert. Große Holztafeln in seinem Innern verkünden, daß seit 400 Jahren die Großen Europas hier haltmachten, von der russischen und österreichischen Kaiserfamilie bis zu den mittleren Fürsten und unscheinbaren Grafen. Schlicht-bürgerliche Chefredakteure werden auch nach mehrmaliger Einkehr dort nicht vermerkt; nichtdestotrotz jedoch bestens traktiert.

Am nächsten Morgen ermittelten wir durch Hammelsprung in den hierfür ziemlich ungeeigneten Porsche, welcher der beiden Gardesanen wir diesmal den Vorzug geben sollten. Es blieb bei der „orientale", und wir folgten dem blaugrünen See auf dieser prachtvollen Straße bis in die Höhe von Malcesine. Dort hielten wir kurz und blickten hinüber zu einer versteckten Stelle in den Bergen des jenseitigen Ufers, wo mitten zwischen Olivenbäumen eines Tages ein weißes Haus stehen soll. Vermutlich wird es dazu jedoch noch einiger weiterer Steuer-Reformen bedürfen.

Kennen Sie Lazise? Natürlich werden Sie dies verschwiegene Hafendörfchen am Ostufer des Gardasees, überragt von einem Scaliger-Kastell und ganz erhalten wie in alten Zeiten, nicht kennen; es träumt dahin, der Autoverkehr führt dran vorbei, und nur selten biegt einer von der Straße ab durch das alte Tor in die Vergangenheit. Auf die Gefahr hin, daß Sie es allen Ihren Bekannten verraten: Lazise ist einer jener kleinen Orte am Gardasee, die ihre lebendige Ursprünglichkeit über die Jahrhunderte hinweg erhalten haben. Auf den Stufen des winzigen Hafenbeckens hocken wie ehedem die Frauen bei der großen Wäsche, und wie vor 700 Jahren steht aus unbehauenen Quadern festgefügt die kleine Basilika, aus deren Seite ein zierlicher Campanile emporwächst. Und wie jedes Jahr zur Zeit der Mille Miglia ißt man vor dem romantischen Hintergrund des alten Skaliger-Kastells seine Tagliatelli, direkt am Wasser im Schatten der Maulbeerbäume vor dem Albergo San Marco. Wenn auch das Hotel seit dem Vorjahr sich solche modernen Errungenschaften wie fließendes Wasser zu eigen gemacht hat, besitzt doch alles seine patriarchalisch festgefügte, italienisch-pittoreske Ordnung. Ab und zu fährt ein Halbwüchsiger mit einer knallroten Zweinockenwellen-175er knatternd zwischen den Tischen durch, ein paar Katzen streichen um die Füße, und Maria, die ihrer Figur nach besser Silvana hieße, bringt einen neuen Fiasco — den Liter zu DM 1,30.

Die Autobahn von Brescia nach Mailand und Turin besteht wie alle italienischen Autostradas aus einem einzelnen, durch keinen Mittelstreifen getrennten Strang. Wo wir in Deutschland wegen Bauarbeiten stellenweise gleiche Verhältnisse haben, stehen Schilder „40 km/st" und „Überholen verboten". Auf den zuzeiten ungewöhnlich stark frequentierten Autostradas herrscht ein ständiges Überholen, wobei Entgegenkommende mit der Lichthupe warnen. Jeder überholt jeden; betagte Topolinos quetschen sich an Lancias vorbei, dicke Lastwagen donnern, schrille Schreie ausstoßend, an den verschüchtert nach rechts springenden Fiat vorüber; kaum jemand hält sich von sich aus völlig rechts: und ganz allgemein wird nicht viel anders als auf deutschen Autobahnen gefahren. Allerdings sind die Italiener aus langer Gewöhnung innerlich darauf eingestellt, daß so alle 10 Minuten etwa ein wie aus der Kanone geschossener Gran Turismo oder Super Sprint auftaucht und in Sekunden

Die Stromlinien-„Gilda" war Ghias Attraktion auf dem Turiner Salon. Es ist die italienische Konzeption des Autos der Zukunft, obwohl man sicherlich auch dann einen gewissen Raum für den Radeinschlag benötigt. Ghia will die streamlined Gilda dem New Yorker Museum of Modern Arts zur Verfügung stellen. Gegenüber links: Bertones BAT 9d – auch eine Zukunftsvision, in deren Innerem der Fahrer mit abgewinkeltem Kopf fahren muß, weil für diesen kein Platz vorgesehen ist.

als Punkt in der Ferne verschwindet. Übrigens darf man nicht von Brescia über Mailand nach Turin auf der Autostrada durchfahren, obwohl sie durchgehend ist, sondern muß in Mailand aus dem Tor heraus und ein neues Ticket lösen. Die Teilstrecken gehören nämlich verschiedenen Gesellschaften, deren Zusammenarbeit wiederum nicht so weit geht, daß sie eine gemeinsame Verrechnung betreiben. Eigentümerin der Strecke Mailand—Turin ist die Fiat, die diesen Teil der Strecke nun auch zweigleisig auszubauen beabsichtigt. Übrigens Fiat: Da geht in Italien der Satz herum, daß von den drei großen Kleinwagen-Produzenten der Welt Renault dem französischen Staat gehöre, das Volkswagenwerk niemandem, die Fiat aber den italienischen Staat regiere. Und mit dieser Regierung könne Italien nur zufrieden sein.

Autos nach Maß auf dem Turiner Salon

Unter der originellen, lichtdurchbrochenen Kuppel des Turiner Autosalons gab es diesmal nur zwei völlig neue Modelle: Alfa Romeos „Giulietta", die gezähmte und geräumigere Schwester der kleinen Giulietta-Sprint, und den Peugeot 403. Beide Typen sind von uns bereits gesondert gewürdigt, wir brauchen sie hier nicht noch einmal vorzustellen. Die hübsche Giulietta-Sprint sieht man jetzt häufiger in Italien, sonderbarerweise fast durchgängig in einem etwas schrillen Himmelblau oder in jenem giftigen Grünblau, das man häufig bei ländlichen Sonntagskleidern antrifft. Oft opalisiert es noch ein bißchen . . . Aber Farben sind Geschmackssache.

Wenn man die ausgestellten Wagen daraufhin betrachtet, kommt man zu der Einsicht, daß bunt die Lieblingsfarbe der Karosseriehersteller zu sein scheint. Nachdem das schwarze Auto vom hellen abgelöst worden ist, befinden wir uns nun mitten in der Epoche der Vielfarbigkeit. Nach zweifarbigen Autos dreht sich niemand mehr um, dreifarbig abgesetzte sind häufig, ja vierfarbige schon anzutreffen. Die Welt wird von Tag zu Tag fröhlicher, so daß es nur eine Frage der Zeit sein kann, daß uns eines Tages die kleiderstoffartig gemusterte Karosserie beschert wird.

Turin ist der Salon der Karosserien aller Varianten. Man wundert sich, wer diese vielen, nicht gerade billigen Sonderaufbauten alle kaufen soll. Allein der Fiat 600 wurde mit Spezialkarosserien von nicht weniger als 15 Firmen gezeigt; die sehr hübsche Ausführung als Sportcoupé von Zagato beispielsweise (30 PS, 130 km/st) für 1,15 Mill. Lire = 7850 DM! Aber gehen wir lieber der alphabetischen Reihenfolge nach beim Versuch, einen Überblick über die mehr als 100 Sonderkarosserien von Turin zu geben.

Turiner ABC

A ABARTH zeigt einen Spyder auf der Basis des Fiat 1100 in drei verschiedenen Ausführungen: als Rennsport-Zweisitzer mit völlig verschaltem Beifahrersitz, als normalen Spyder mit Panoramascheibe und als unwahrscheinlich niedriges Coupé, dessen Heck ähnlich wie seinerzeit der bekannte Pegaso von Touring verglast ist. Die Karosserien stammen durchweg von Boano, der 1100er-Motor gibt bei 6000 U/min 66 PS ab und sorgt für forsche Gangart des nur 94 cm hohen Sportwägelchens.

B BERTONE stellt den BAT 9d aus — das ist nicht die militärische Chiffre für eine neue Raketenwaffe, sondern die utopische Scaglione-Karosserie auf einem Alfa Super Sprint mit großen, nach innen gebogenen Heckflossen, hinten beziehungslos spitz wie ein Schiff zulaufend. Die große Breite der Karosserie wird für die Sitze nicht ausgenützt, ist also toter Raum. Wegen der Schräge der

LAUTER FIATS Oben links 600-Coupé von Lombardi mit höckriger Scheinwerferlinie, rechts ein sehr niedlicher 600 Spyder von Monviso, links unten der vom Werk selbst karossierte 1100 TV mit abnehmbarem Coupédach, und rechts unten ein sehr hübsches Zagato-Sportcoupé auf dem Typ 600.

Bertone zeigte einen Spyder-Aufbau auf Alfa Romeo Super Sprint-Chassis, dessen hinterer Aufbau bootsplankenähnlich verschalt war. An dem an sich gelungenen Wagen konnte man die merkwürdige Tatsache feststellen, daß die serienmäßigen Drahtspeichenräder des Alfa mit Scheibenblech-Attrappen kaschiert waren. Bisher kannte man es nur umgekehrt.

Seitenwände kam ein normal gewachsener Mensch im BAT nur mit abgewinkeltem Kopf sitzen. Das einzig Bemerkenswerte am BAT 9d ist die hervorragend gekonnte Blechverarbeitung.

An einem Alfa-Spyder von Bertone konnte man kopfschüttelnd die Original-Drahtspeichenräder hinter Scheibenrad-Verblendkappen versteckt sehen. Andererseits scheut sich selbst Pinin Farina nicht, mit billigen Attrappen sportlich wirkende Drahtspeichenräder dort vorzutäuschen, wo gar keine sind.

BOANO rückt immer mehr in den Vordergrund. Ausgestellt war ein recht hübsch gelungenes Zweisitzer-Coupé auf dem Fahrgestell der Renault-Frégate, ein gelungener Fiat, — ja, und dann der „Indianapolis". Dieses Monstrum (auf Lincoln-Chassis) wurde für Henry Ford II persönlich gebaut, besitzt das törichte Gesicht eines auftauchenden Delphins, an jeder Seite drei dicke, schräg abgeschnittene Auspuffrohre, die kurz vor den Türen enden und gar keine sind, falsche seitliche Bremslufteinlässe hinter den Türen und ist überhaupt in jeder Weise übertrieben und dumm. Instrumente sind auf den ersten Blick nicht vorhanden; doch man kann auf einen verborgenen Knopf drücken, dann dreht sich das halbe Armaturenbrett um und präsentiert sie dem Fahrer. Ich würde den „Indianapolis" anstelle von Henry Ford II nicht durch Detroit bewegen.

F FARINA ist wieder groß im Kommen. Sein immer von neuem abgewandelter PF 200 hat jetzt ebenso wie sein großer Ferrari und der „Florida" die eingefaßte Heckfensterlinie, die in angedeuteten Schwanzflossen ausläuft. Der „Florida" ist ein äußerst geräumiger, zweifellos für USA karossierter Lancia in Dunkelblau mit hellbeigem Dach, Panoramascheibe und pfostenlosen Seitenfenstern. Pinin hat es neuerdings mit den Rückfenstern: beim Florida hat es eigene Scheibenwischer, bei seinem Ferrari ist es versenkbar.

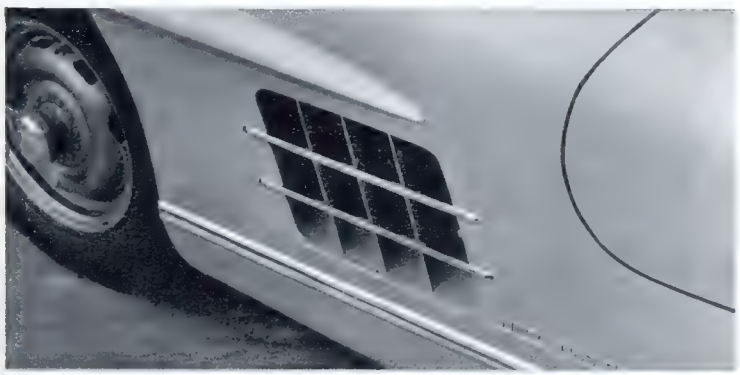
Neu ist auch ein großer, sehr ruhig wirkender Nash mit dem gleichen Frontmotiv wie der Nash-Healey. Auf dem Ferrari-Stand zeigt ein Farina-Coupé eine ganz ähnlich vergitterte Seitenöffnung hinter den Vorderrädern, wie sie vom 300 SL her bekannt ist.

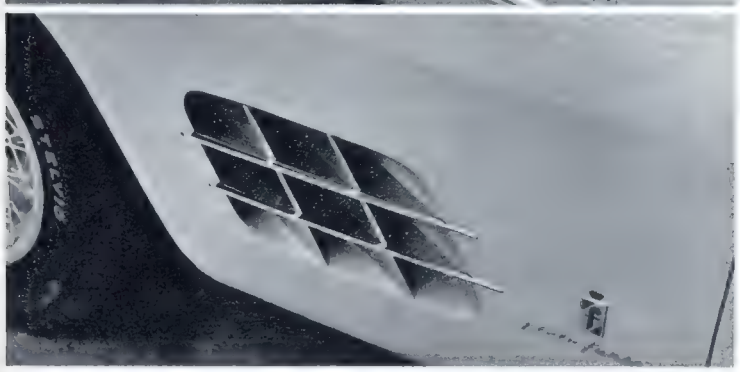
FIAT zeigt die in Genf erstmals zu sehende Spezialausführung des 1100 TV nun auch als Coupé. Das vorn braun und hinten schwarz abgesetzte Auto, mit getöntem Glasdach und vorderer wie hinterer Panoramascheibe wie ein Glashäuschen wirkend, ist in seiner Linienführung verspielt und gänzlich unitalienisch verquollen. Das Zweisitzer-Cabrio geht eher an, obwohl es auch nicht gerade eine Schönheit ist.

G GHIA hat eine neue Version seines „Adventurer"-Chrysler, diesmal in schlichtem Gold lackiert. Ferner einen großen Ferrari in Zinnober, unten graphitgrau abgesetzt, dessen Heck etwas schwer wirkt, ein zweisitziges blaues Super Sprint-Coupé, nette Fiat 600-Versionen und schließlich die große karosserietechnische Attraktion: den „Streamline".

Hier hat Savonuzzi den nach meinem Empfinden formal gut gelungenen Versuch eines futuristischen Autos späterer Jahre gemacht. Das äußerst niedrige Coupé ist vorn flach wie die landläufige Vorstellung von einer fliegenden Untertasse, hat große, messerscharfe und von innen beleuchtete Heckflossen und trägt hinten ganz dezent das, was Autos herkömmlicherweise vorne besitzen: nämlich den Kühlergrill. Da weder Antriebsorgane vorhanden noch die Möglichkeit des Radeinschlags gegeben ist, muß man den „Streamline" nehmen, wie er gemeint ist: als formale Studie.

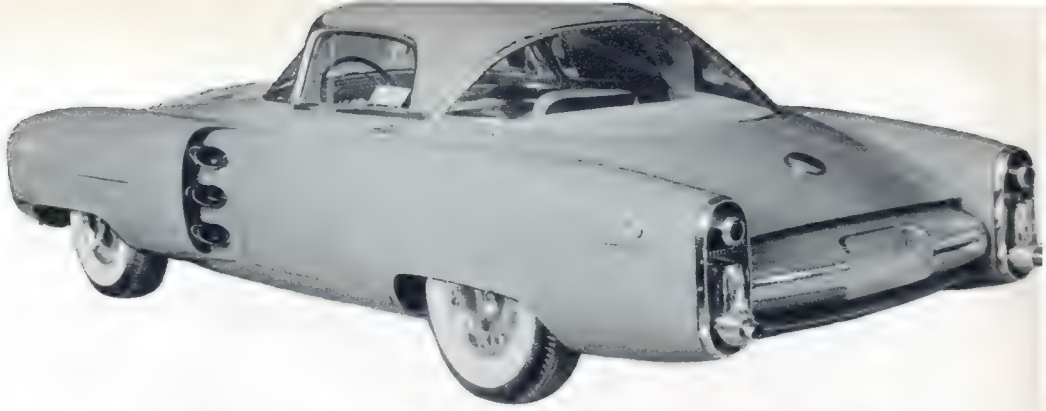
ZWEI SEELEN - EIN GEDANKE Vergitterte Luftauslaßöffnung beim Mercedes-Benz 300 SL (oben) und beim Ferrari von Farina (unten).





Vignales Démon rouge – der rote Teufel – ist wirklich ein solcher. Die überdachte Heckscheibe ist irritierend häßlich.

„Indianapolis" von Boana. Die 3 seitlichen Öffnungen sind keine Auspuffrohre (die erkennt man hinten), sondern Attrappen. Unten rechts das Gesicht und daneben die Heckansicht dieses Wagens, der für den Privatgebrauch von Henry Ford bestimmt ist. Das Chassis stammt von Lincoln.



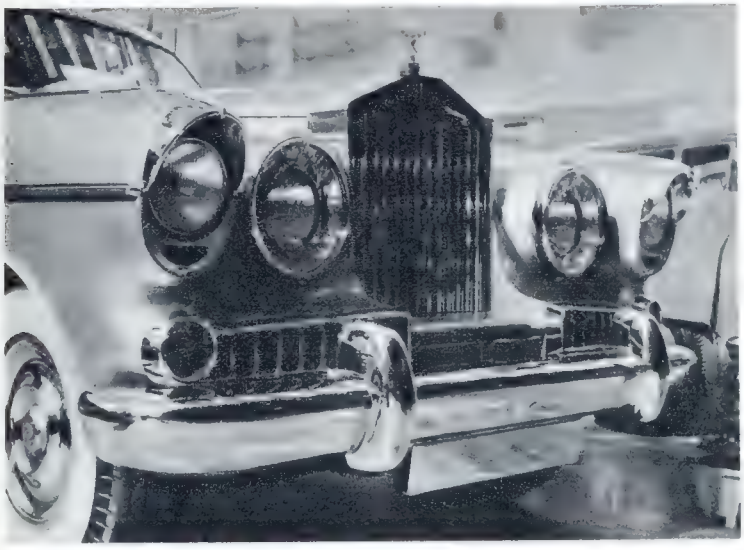
L LOMBARDI ist eine kleine Karosseriewerkstätte in Vercelli, eine andere ist Monterosa in S. Pietro di Moncalieri. Eine von beiden muß beim Entwurf des Fiat 600 - Spezial von der anderen abgeguckt haben, denn beide Firmen zeigen an ihren Ausgehkleidchen für den Seicento die gleiche bucklige Linie der in den Scheinwerfern endenden Vorderpartie. Vielleicht heißt der 600 von Lombardi darum „Toi et moi".

M MASERATI versprach das dritte ganz neue Modell für den Turiner Salon: den 1,5 Liter-Rennsportwagen mit 130 PS nach Firmenangabe. Doch der einzig vorhandene Prototyp hat 8 Tage vor der Mille Miglia eine andere Beschäftigung, als still und unbeteiligt auf der Ausstellung zu stehen. So werden nur drei von Farina bzw. Zagato karossierte Zweiliter des Typs A6G/2000 gezeigt, der mit 120 PS eine ausgesprochen milde Ausgabe der Modeneser Heißblüter darstellt.

MORETTI ist eine der kleinen italienischen Autofabriken, die kaum jemand im Ausland kennt. Sie baut seit 1926 Touren- und Sportwagen eigener Konstruktion, macht auch ihre Karosserien selbst und hat ein Typenprogramm, das jenes mancher hundertmal größeren Fabrik übertrifft. Mit drei verschiedenen Motoren, sämtlich Vierzylindern von 750 ccm mit einer bzw. zwei obenliegenden Nockenwellen und von 1204 ccm mit zwei obenliegenden Nockenwellen rüstet sie 10 verschiedene Touren- und Sportwagen und weitere 3 kleine Schnellaster und Omnibus-Modelle aus. Der dreimal gelagerte 750er mit einer Nockenwelle gibt 27, mit zwei Nockenwellen und zwei Weber-Doppelvergasern 58 PS bei 7000 U/min ab. Für 1955 erhielt dieser Motor einen Leichtmetallzylinderkopf und eine fünfmal gelagerte Welle und soll nun 65 PS als 750 ccm-Maschinchen leisten! Der neue 1200 ccm-Motor wird in Normalausführung mit 50 PS bei 5000, in der Sportausführung mit 80 PS bei 7000 U/min annonciert. Vielleicht werden diese PS-Angaben (und nicht nur die bei Moretti) keine effektiven darstellen, aber ohne Zweifel gehen die kleinen, sehr sauber gearbeiteten Autos gut. Immerhin hat Moretti in der heiß umkämpften 750er Klasse der vorjährigen Rallye Algier-Kapstadt über 16000 km die beiden ersten Plätze belegt.

Wer die ebenso teuren wie netten kleinen Autos kauft, bleibt in großen Zügen verborgen, aber es muß Liebhaber für sie geben, sonst würden sie nicht seit 26 Jahren gebaut.

MOTTA hat ein niedliches, viersitziges Sportcoupé auf dem 750 ccm-Renault-Chassis ausgestellt, dem mit seinem angedeuteten falschen Kühlergrill 125 km/st nachgesagt werden.



Rolls Royce in italienischer (Vignale-)Version. Für einen Amerikaner bestimmt. WC und Fernsehapparat sind eingebaut. 200 000 DM.

N NARDI hat sich etwas ganz Besonderes ausgedacht. Auf der Basis des 2,5 Liter-Lancia Gran Turismo, dessen Leistung auf 146 PS erhöht wurde, baute die Torineser Firma ein mit „Raggio Azurro" bezeichnetes Sportcoupé, das sich einmal durch ein Glasdach und zwei übereinanderliegende Lufthutzen auf der Motorhaube auszeichnet, zum anderen ganz törichte, nach hinten spitz zulaufende Seitenkörper und eine büstenartig gewölbte Frontscheibe besitzt, auf deren Mittelteilung ein undefinierbarer vergitterter Kasten sitzt. Sonderbar, sehr sonderbar.

O OSCA, das kleine Unternehmen der Brüder Maserati in Bologna, stellt ebenfalls im Hinblick auf die Mille Miglia nur ein schwarzes, von Vignale karossiertes Coupé mit 1500 ccm-Motor aus. Der Doppelzündungsmotor der Rennsportwagen soll jetzt 140 PS leisten — zuzutrauen ist es ihnen.

S SIATA baut ähnlich wie die römische Firma Giannini eine vom Fiat 1100-Chassis abgeleitete Sportlimousine. Das sind ganz harmlos aussehende kleine Viersitzer, die mit ihren 64—66 PS das Erstaunen ahnungsloser Straßenbenutzer bilden. Just das ist es, was ihre Käufer bezwecken.

Sehr schöne Lösung eines Sportcoupés auf Renault-Frégate-Fahrgestell von Boana, das von Abarth hergerichtet worden ist.

FOTOS: H. U. WIESELMANN

STANGUELLINI schließlich, noch so eine winzige Autofirma, beschränkt sich neuerdings auf einen einsitzigen 750 ccm-Rennsportwagen, der mit 62 × 62 mm Bohrung und Hub und zwei obenliegenden Nockenwellen bei 9000 U/min 70 PS leistet und ganze 300 kg wiegt. Der kleine Monoposto hat eine Motorhaube aus Plexiglas, so daß man seine handwerklich großartig angefertigten Innereien studieren kann.

TOURING hat neben seinen in ihrer Gediegenheit und funktionellen Form überzeugenden Alfa Super Sprint wieder einen Pegaso karossiert. Der wäre nicht weiter auffallend, würde er nicht zwei Entlüftungslöcher in der Motorhaube aufweisen, durch die man jeweils einen Ziegelstein auf den spanischen Viernockenweller fallen lassen könnte.

VIGNALE. Für Vignale arbeitet der begabte Michelotti. Ein von ihm gezeichnetes Alfa-Super-Sprint-Cabriolet zeigt klare, kultivierte Formen. Das kann man von dem ebenfalls aus Michelottis Skizzenblock stammenden Rolls-Royce „Silver Wraith" leider nicht behaupten. Es ist ein Zwischending von Ponton- und konservativer Bauweise, hat das in Mode kommende, schräg nach hinten innen abfallende Rückfenster von Farinas Fiat 600 und bei seiner sonstigen Überladenheit einen schlichten runden Popo, über den amerikanisch anmutende Seitenkörper mit Abschlußstücken etwas unvermittelt herausragen. Weitere Dessins sind eingebauter Fernsehschirm, ein WC und vergoldete Handgriffe zum Festhalten — alles auf einmal zu benutzen. Ein amerikanischer Kunde hat für diesen Rolls 30 Millionen Lire (200 000 DM) bezahlt.

Von den amerikanischen dreamcars haben die italienischen Karossiers (nicht nur!) die Namengebung ihrer Kreationen übernommen. Farina hat die „Florida", Ghia den „Streamline", Nardi den „Raggio Azurro" — Vignale blieb der „Démon Rouge" vorbehalten, der „rote Teufel". Es ist ein Fiat 8 V mit Glasdach und einer irritierend häßlich überdachten Heckscheibe. Sehr hübsch hingegen ein zweisitziges Fiat TV-Coupé „Mignon" mit Ferrari-Grill und „La Chérie", eine ebenfalls von Michelotti entworfene Fiat 600-Limousine.

Fazit im Hotelzimmer

Soweit die wichtigsten, bisher unseren Lesern noch nicht vorgestellten Modelle vom Turiner Salon. Unzweifelhaft sind viele der ausgestellten Karosserien verspielt und manche maniriert, doch die Kritik auf den ersten Blick darf über eines nicht hinwegtäuschen: bei den Schöpfungen der italienischen Karossiers findet man so viele nette und originelle Details, freche Ideen, Abwandlungen und Teillösungen, daß der Besuch des Salons eine Fundgrube für jeden an Autoform Interessierten darstellt. Die großen Konzeptionen auf diesem Gebiet kommen nicht aus Italien, wohl aber alles Liebenswürdige und Freundliche, was dem Betrachter eines Wagens den Ausruf entlockt: Schau, ist der nicht schön!

Schönheit ist auch und gerade bei Autos ein vom Augenblicksgeschmack abhängiger Begriff, der zudem individuell sehr verschieden interpretiert wird. Fragen Sie mich nach dem Wagen in Turin, der mir als Ganzes am besten gefällt, dann muß ich ehrlich antworten: der Mercedes 300 SL. Mit dem gleichen Recht mag ein anderer das aber von Farinas Ferrari-Coupé behaupten.

II. Mille Miglia — fürs Herz

Pane, Amore e Mille Miglia

Piazza Vittoria in Brescia: Hunderte von Wagen, in grelle Sonne getaucht, Fahnen, bunte Sonnenschirme, Lautsprecher, Menschenmassen, aufbrüllende Rennmotoren, Horden kleiner schwarzhaariger Italiener, die hinter jedem von der Abnahme kommenden „corridore" herlaufen, sich an seinem Auto festklammern und ein Autogramm erbitten. Brescia ist für ein paar Tage die Autosport-Zentrale der Welt geworden. Durch die engen Straßen jaulen heißblütige Osca und Maserati, schalten den Motor vor jeder roten Verkehrsampel aus, um die Kerzen im Leerlauf nicht verölen zu lassen, und stürzen sich, wenn das Licht auf grün wechselt, wie rote Geschosse in die freie Bahn. Ihr Temperament steckt auch die Besitzer alter Fiat- und Lancia-Limousinen an. Reifen kreischen, in allen Cafés wird nur noch von Autos und der Mille Miglia gesprochen, auf Schritt und Tritt begegnet man berühmten Rennfahrern aus aller Herren Länder, und Mercedes ist das Thema dieser Tage. Werden die tedeschi mit ihren silbernen Maschinen siegen?

Die Gegner

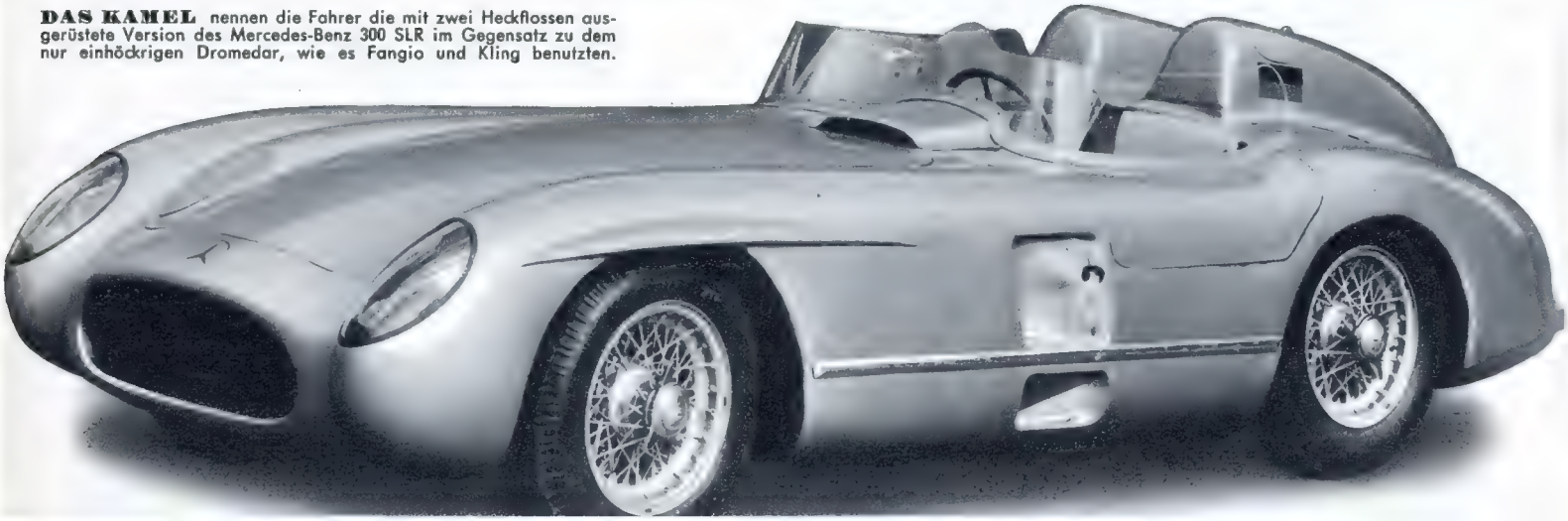
Ohne Beteiligung von Alfa Romeo, Lancia und Jaguar lief die 22. Mille Miglia auf einen Kampf auf Biegen und Brechen zwischen Ferrari und Mercedes-Benz hinaus, den der einzige gemeldete neue 3 Liter-Maserati kaum würde entscheidend beeinflussen können. Die Modenesen wie die Stuttgarter waren gut vorbereitet. Ferrari schickte drei seiner 2,75 Liter-Sechszylinder von rd. 340 PS mit Paolo Marzotto, Taruffi und Maglioli, zwei 3 Liter-Vierzylinder mit Sighinolfi und Carini und einen völlig neuen Prototyp mit Castellotti ins Rennen. Dies war der für Indianapolis vorbereitete 4,5 Liter-Sechszylinder mit ca. 420 PS Leistung — gegenüber den wenig mehr als 300 PS leistenden Achtzylinder-Einspritzmotoren mit 3 Liter Hubraum von Mercedes-Benz, die von Fangio, Kling, Moss und Herrmann gefahren wurden. Der SLR-Rennsportwagen ist eine direkte Weiterentwicklung des Grand Prix-Wagens, von dessen bisheriger Ausführung er sich hauptsächlich durch den Leichtmetallzylinderblock unterscheidet.

Soweit die Anwärter auf den Gesamtsieg. Bei den Gran Turismo-Wagen gingen einige der serienmäßigen 300 SL an den Start, denen gegenüber den normalen Lancia Gran Turismo, Alfa Romeo-Super Sprint und Aston Martin DB 2/4 alle Chancen offenstanden. Anders sah es bei den 1,3 Liter Gran Turismo-Wagen aus: hier standen 8 normalen Porsche-Super nicht weniger als 25 Alfa Romeo Giulietta-Sprint gegenüber, die mit ihren nominellen 65, in hergerichtetem Zustand aber 75 und mehr PS nicht zu unterschätzen waren. Privat gemeldete Porsche-Spyder starteten gegen eine Osca und Siata als hauptsächlichste Gegner bei den 1,5 Liter-Sportwagen, bei den 1,5 Liter-Gran Turismos waren die Super unter sich, und schließlich waren in der neugeschaffenen Klasse für Diesel-Personenwagen 6 MB 180 D gemeldet, die sich den einheimischen Fiat 1900 D stellten. Ingesamt in sechs verschiedenen Klassen gingen deutsche Wagen an den Start. Und sie gewannen alle diese Klassen.

Eine deutsche Mille Miglia

Wir erlebten die Durchfahrt der Wagen diesmal in Peschiera, einer mittelalterlichen venezianischen Festung am Südufer des Gardasees, 42 km von Brescia entfernt. Im Dunkel erst und dann in der fahlen Dämmerung eines herrlichen Frühlingssonntags schossen die Wagen mit heulenden Motoren und quietschenden Reifen durch die winkligen Straßen, über schmale Brücken und durch enge Tore, vorbei an dichtgedrängten Menschenmassen.

DAS KAMEL nennen die Fahrer die mit zwei Heckflossen ausgerüstete Version des Mercedes-Benz 300 SLR im Gegensatz zu dem nur einhöckrigen Dromedar, wie es Fangio und Kling benutzten.



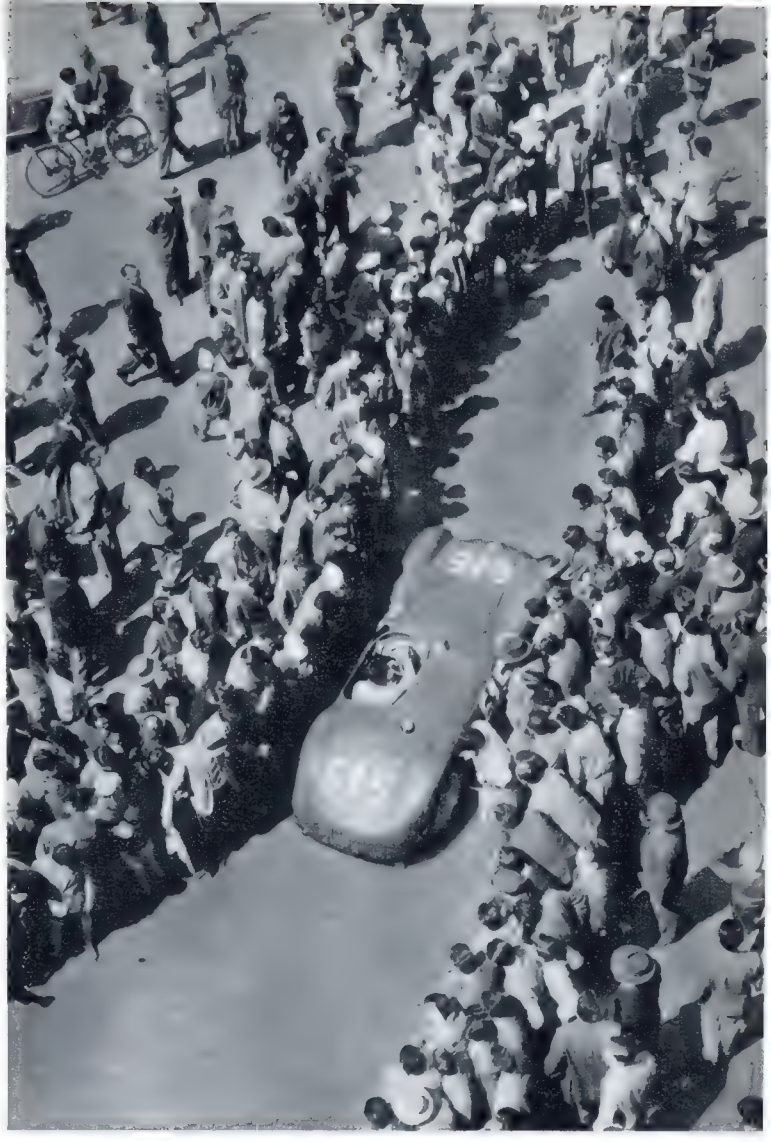
Am eindrucksvollsten und wohl auch am schnellsten war die Durchfahrt von Stirling Moss, der hier reinen Grand Prix-Stil vorführte. Beifahrer Jenkinsons roter Vollbart lag schräg im Fahrtwind, das Volk jubelte dem Inglese und seinem Mercedes zu — Fangio hatte ihm gegenüber hier schon eine Minute verloren.

In Verona führte Paolo Marzotto mit dem sagenhaften Durchschnitt von 198 km/st, aber kurz darauf flog ihm auf einer Geraden bei rund 275 ein Protektor vom Hinterreifen. Es gelang ihm, den ausbrechenden Ferrari auf der Fahrbahn zu halten, ohne die dichtgereihten Zuschauer zu gefährden, aber das Erlebnis deckte seinen diesjährigen Mille Miglia-Bedarf. Er kehrte auf Nebenstraßen sofort nach Brescia zurück. Nun war es Castellotti mit dem 4,5 Liter-Ferrari, der die Führung übernahm. Er passierte Ravenna, 303 km nach dem Start, nach 1:34,29 — ein Durchschnitt von 192 km/st! Knapp 2 Min. hinter ihm folgte Moss, weitere 40 Sek. Taruffi, nach 2 Min. Herrmann, 2,20 Min. später Kling, 25 Sek. später Maglioli, hinter dem mit 68 Sek. Rückstand Perdisa mit dem neuen 3 Liter-Maserati und weiteren 10 Sek. Fangio lagen. Der Rennwagen-Weltmeister hatte in Ravenna also bereits 8½ Min. Rückstand hinter dem Führenden!

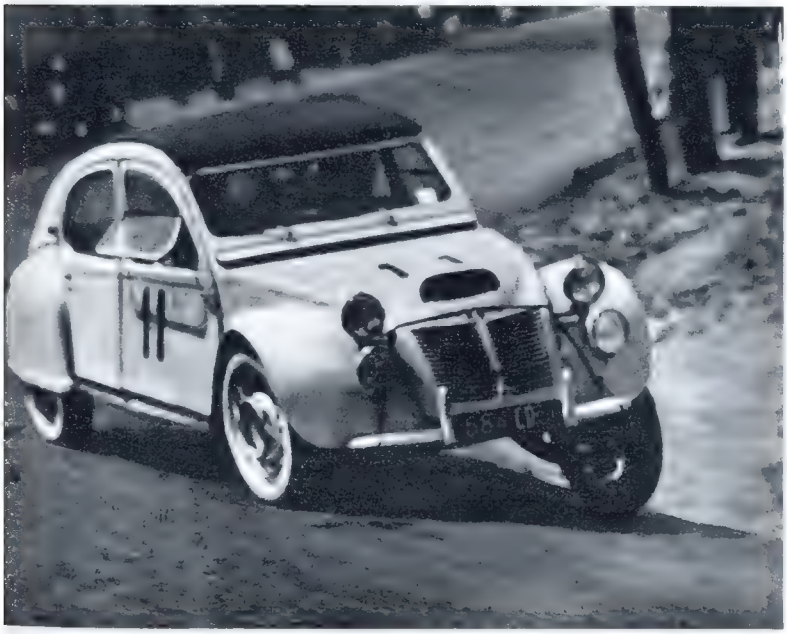
Aber auch Castellottis bravouröse Fahrt war bald beendet. Er hatte kurz hintereinander zwei Reifenpannen, verlor viel Zeit und schied dann endgültig mit Motorschaden aus.

Den Verlust zwei seiner besten Leute hat Ferrari offensichtlich einer Fehldisposition zuzuschreiben. In der Nacht vor dem Rennen hatte der Commendatore seinen Reifenvertrag mit Englebert aufgehoben und einen neuen wie früher mit Pirelli geschlossen. Anscheinend, um den superschnellen 3,75 und 4,5 Liter-Wagen eine bessere Straßenlage zu verschaffen, fuhr man bei Ferrari mit einem Luftdruck von 2,6 atü für die 7.00 × 16-Reifen. Mercedes fährt die Continental-Reifen gleicher Dimension (es handelt sich jeweils um die Hinterräder) mit 3,5 atü. Der durch die Walkarbeit auftretenden Hitze waren die Reifen nicht gewachsen. In diesem Zusammenhang sei gleich erwähnt, daß Mercedes in Rom Reifen wechselte, wobei sich herausstellte, daß beim Wagen von Moss von der Gesamtgummi-Auflagenhöhe von 6,5 mm der Conti-Reifen 3,5 mm, bei den übrigen drei Wagen aber nur 2—2,5 mm abgefahren waren. Man kann sich hieraus schon ein Bild von der Fahrweise des jungen Engländers machen.

Bis Pescara (630 km) hatte sich der weißhaarige Taruffi mit einem Durchschnitt von 190 km/st die Führung erkämpft, aber das Mercedes-Team lag nun geschlossen hinter ihm, und Moss war ihm mit nur 15 Sek. Rückstand auf den Fersen. Vorsichtshalber war von Mercedes ein Auftanken von 80 Litern in Pescara vorgesehen, die nur noch bis Rom zu reichen brauchten, wo die 270 Liter-Tanks ganz aufgefüllt wurden. Hier kam Moss als Schnellster mit 173 km/st Durchschnitt an, gefolgt von Taruffi (1,52 min), Herrmann, Kling, Fangio, Maglioli, Perdisa. Als Moss erfuhr, daß er bis Rom der Schnellste war, erinnerte er sich des alten Mille Miglia-Sprichwortes, daß der Schnellste in Rom niemals die Tausend Meilen gewinnt, und war ziemlich niedergeschlagen. Kling hatte durch einen Kerzenwechsel rund 7 Min. Aufenthalt, wir beobachteten es am Fernsehschirm in Brescia zusammen mit seiner Frau und verstanden nicht, warum er nicht endlich weiterfuhr . . . Es lag über allen Beteiligten die unbeschreibliche Mille Miglia-Spannung, die Hoffnung und die Ungewißheit des Kommenden. Und 4 km hinter Rom flog Kling heraus. Zuschauer waren, wie das bei diesem Rennen völlig unvermeidlich ist, über die Strecke gerannt, einer so knapp vor dem eine Kurve schneidenden Mercedes, daß Kling das Steuer verreißen mußte, um ihn nicht zu überfahren, — der Wagen schleuderte, geriet hart an einen Baum, aus. Kling erlitt Prellungen und drei Rippenbrüche, wird aber, wenn diese Zeilen erscheinen, bereits wieder in Stuttgart sein. Es ist geradezu eine Tücke des Schicksals, daß es in letzter Zeit unter allen Rennfahrern das meiste Pech auf den sympathischen Kling verteilt.



Durch eine enge Gasse von Schaulustigen mußte sich bei der Abnahme auf der Piazza Vittoria jeder der Sportwagen seinen Weg bahnen. Foto: Wieselmann



Mit weit vorgestrecktem linken Vorderbein nimmt hier ein Citroën 2 CV eine der Zehntausende von Mille Miglia-Kurven. Foto: Weitmann

Hans Herrmann, der bis dahin hervorragend gefahren war, blieb auch nicht davon verschont. Beim Tanken in Rom hatte ein Monteur in der Eile einen Tankdeckel nicht richtig verschlossen. Herrmann erhielt in einer Kurve, als der Deckel verloren ging, eine Portion Sprit in den Rücken, drehte sich nach dem Tank um und streifte ohne weitere Folgen leicht an einer Mauer vorbei. Er stopfte seinen Pullover in den offenen Tank, fuhr weiter, aber auch dieser provisorische Verschluß wurde mit der Zeit wieder herausgeschleudert und der Stuttgarter neuerlich mit Kraftstoff übergossen. Wer schon einmal einen Kanister Sprit in der Hose gehabt hat, wird verstehen können, daß er seine Parforcefahrt nun zwangsläufig einstellen mußte.

Zwei Ferrari und zwei Mercedes aus dem Rennen! Waren die Chancen wieder gleichmäßig verteilt? Die gleichwertigen Gegner dieses Tages waren Taruffi und Moss; was der kaltblütige Römer dem Engländer an Streckenkenntnis und Motorleistung voraus hatte, machte dieser ihm gegenüber durch seine hinreißend bravouröse Fahrweise und durch sein Streckenbuch wieder wett. Jenkinson, als ehemaliger Beifahrer des Seitenwagen-Weltmeisters Oliver mit allen Sorten rapid sich nähernder Gefahr engstens vertraut, gab auf Grund des detailliert ausgearbeiteten Streckenbuches, baumaffenähnlich in dem wild hin- und hergerissenen Wagen sich festklammernd, gelassene Handzeichen in zehn vorher festgelegten Varianten. Auch Herrmann fuhr mit einem Monteur als Beifahrer, der ihn mit dem Streckenbuch orientierte, während Fangio und Kling die lange Reise allein antraten. Zweifellos waren sie dadurch erheblich gehandicapt, wobei allerdings bemerkt wer-

BRAVO, KLEINE ISETTA!

Der erste von 533 gestarteten Wagen war eine Isetta, die die 1000 Meilen mit einem Durchschnitt von mehr als 75 km/st zurücklegte. Foto: Studio Schwaben

Ergebnisse der Mille Miglia 1955

Gesamtklassement: 1. Moss/Jenkinson (England) Mercedes-Benz 300 SLR, 10:07:48 = 157,65 km/st (neuer Rekord); 2. Fangio (Argentinien) Mercedes-Benz 300 SLR, 10:39:33; 3. Maglioli (Italien) Ferrari 3750, 10:42:57; 4. Giardini (Italien) Maserati 2000, 11:15:32 (Sieger der Sportwagenklasse bis 2000 ccm); 5. Fitch (USA) Mercedes-Benz 300 SL, 11:29:21 (Sieger Gran Turismo über 1300 ccm); 6. Sighinolfi (Italien) Ferrari 3750, 11:33:27; 7. Gendebien (Belgien) Mercedes-Benz 300 SL, 11:36:00; 8. Seidel/Glöckler (Deutschland) Porsche 550, 12:08:17 (Sieger Sportwagen bis 1500 ccm); 9. Belucci (Italien) Maserati 2000, 12:09:10; 10. Casella (Italien) Mercedes-Benz 300 SL, 12:21:43; 11. Abecassis (England) Austin-Healey, 12:21:43; 12. Sbraci (Italien) Maserati 2000, 12:24:31; 13. Castelbarco (Italien) Fiat V 8, 12:24:43; 14. Descollanges (Italien) Osca, 12:29:56.

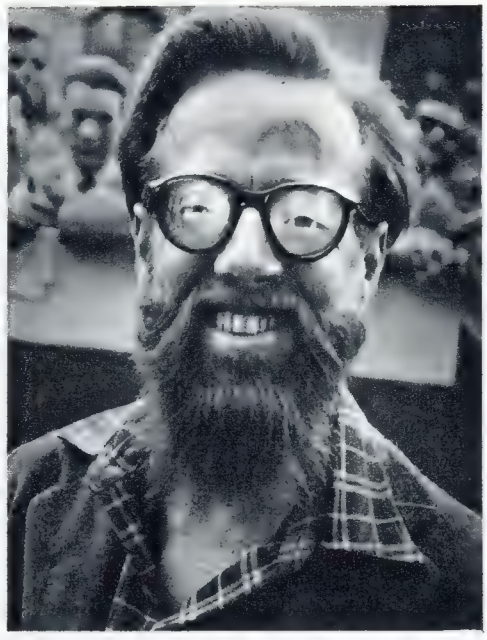
*

Sportwagen bis 2000 ccm: 1. Giardini, Maserati, 11:15:32 = 141,843 km/st; 2. Belucci, Maserati, 12:09:10; 3. Sbraci, Maserati, 12:24:31; 4. Sterzi, Maserati, 12:49:04.

Sportwagen über 2000 ccm: 1. Moss/Jenkinson, Mercedes-Benz 300 SLR; 2. Fangio, Mercedes-Benz 300 SLR; 3. Maglioli/Monteferrario, Ferrari 3750; 4. Sighinolfi, Ferrari 3000; 5. Abecassis, Austin-Healey.

Sportwagen bis 1500 ccm: 1. Seidel/H. Glöckler, Porsche 550, 12:08:17 = 131,57 km/st; 2. Descollanges/Nicol, Osca, 12:29:56; 3. Lautenschlager/Scholl, Porsche 550, 12:59:52.

Sportwagen bis 1100 ccm: 1. Bourilet, Osca, 13:01:21 = 122,63 km/st; 2. Colantoni/Foglia, Osca, 13:12:27; 3. Nobile/Bettiol, Osca, 13:18:38; 4. Monzin/Gianoli, Osca, 14:14:20.



Rotbart Jenkinson, als Beifahrer von Moss der tapferste Mann der 22. Mille Miglia. Foto: Millanta

Sportwagen bis 750 ccm: 1. Storez, D. B.; 2. Auricchio, Stanguellini, 13:55:22; 3. Navarro, Panhard, 13:58:01; 4. Bayol, D. B., 13:58:45.

Gran Turismo bis 1100 ccm: 1. Viola, Fiat, 14:32:50 = 109,70 km/st; 2. Tiozzo/Pozzi, Fiat, 14:54:27.

Gran Turismo bis 1300 ccm: 1. v. Frankenberg/Oberndorff, Porsche, 12:58:39 = 123,05 km/st; 2. Graf Trips, Porsche, 13:02:55; 3. Buticchi, Alfa Romeo Giullietta, 13:17:18; 4. Sacchiero/Tamellini, 13:44:05.

Gran Turismo bis 1600 ccm: 1. Günzler, Porsche, 12:52:46 = 124,3 km/st.

Gran Turismo über 1600 ccm: 1. Fitch, Mercedes-Benz, 11:29:21 = 139,0 km/st; 2. Gendebien/Bascher, Mercedes-Benz, 11:36:00; 3. Casella, Mercedes-Benz, 12:11:15; 4. Castelbarco/Saboretti, Fiat V 8, 12:24:43.

Spezialtourenwagen bis 750 ccm: 1. Galtier/Michy, Renault, 14:44:58 = 108,27 km/st; 2. Rédelè/Pons, Renault, 15:01:43; 3. Gesdmier/Queeffeleant, Renault, 15:58:35; 4. Stempert, Panhard, 16:01:08.

Spezialtourenwagen bis 1300 ccm: 1. Mandrini/Bertasi, Fiat, 13:48:12 = 115,69 km/st; 2. Villotti, Fiat, 13:58:12; 3. Guiraud/About, Peugeot, 14:09:04; 4. Dezzan/Cocchi, Fiat, 14:22:27.

Spezialtourenwagen über 1300 ccm: 1. Cestelli/Musso, Alfa Romeo, 13:14:05 = 120,67 km/st; 2. Sala/Villani, Alfa Romeo, 13:14:57; 3. Terna/Berbay, Alfa Romeo, 13:15:51; 4. Pistoia/Zocchi, Alfa Romeo, 13:25:07.

Tourenwagen bis 1100 ccm: 1. Morolli, Fiat, 14:14:43 = 112,10 km/st; 2. „Quinto"/Rolfo, Fiat, 14:43:57; 3. Cerrone/Zoppetto, Fiat, 14:43:41; 4. Cau/Ambrosi, Fiat, 14:51:46.

Dieselwagen: 1. Retter/Karcher, Mercedes-Benz 180 D, 16:52:25 = 94,64 km/st; 2. Reinhard/Winenski, Mercedes-Benz 180 D, 17:12:14; 3. Masera/Cardinali, Mercedes-Benz 180 D, 17:23:30; 4. Dosio/Salini, Fiat, 17:23:30.

Runde um Runde

Nach seinem Erfolg in Pau gewann Jean Behra auf Maserati auch das Formel-1-Rennen um den Großen Preis von Bordeaux. Er legte die 300-km-Distanz in 2:54:12,6 Std. = 104,11 km/st zurück. Die nächsten Plätze belegten Musso, Mieres und Stirling Moss, alle auf Maserati. Moss verlor drei Runden, als er wegen einer Störung in der Kraftstoffzufuhr an die Boxen mußte, konnte aber bis zum Schluß des Rennens wieder zwei Runden aufholen. Der Maserati hat durch den neuen Zylinderkopf anscheinend erheblich an Leistung gewonnen, wie sich schon beim Grand Prix von Pau zeigte, wo er bekanntlich auf die Lancia traf. Der neue Ferrari „Squalo" schied genau wie in Turin auch in Bordeaux aus. Nun wird es sehr interessant sein, wie der Maserati auf dem schwierigen Kurs des Grand Prix von Europa in Monte Carlo abschneidet. Nachdem der neue Ferrari 555 wenig Stehvermögen bewiesen hat, dürfte der Commendatore den Wagen nur versuchsweise an der Côte d'Azur einsetzen und seine Mannschaft in der Hauptsache mit dem bereits bewährten Typ ausstatten, der auf der kurvenreichen Stadtrundstrecke von Monte Carlo noch über genügend Leistung verfügen sollte. Gute Aussichten haben die nach dem Debakel von Buenos Aires gründlich überholten besonders leichten Lancia, vor allem mit einem Fahrer wie Ascari am Steuer. Mercedes-Benz wird es gegen die Italiener ziemlich schwer haben. Die Untertürkheimer ließen allerdings die Zeit nicht ungenutzt verstreichen und werden ihre Wagen, soweit das möglich ist, auf die besonderen Eigenarten von Monte Carlo umgestellt haben. Ohne Zweifel sind die Vier- und Sechszylinder-Vergasermotoren in den beiden sehr engen Haarnadelkurven von Monte im Vorteil, denn diese Kurven erfordern eine starke Reduzierung von Drehzahl und Geschwindigkeit. Im unteren Drehzahlbereich haben die Vergasermotoren aber nach wie vor mehr drin und sprechen bei der Beschleunigung schneller an, während der Einspritzer seine beste Leistung in der Mitte und oben hat. Dazu kommt noch das geringe Gewicht der Italiener und ihre Wendigkeit. Übrigens glauben wir nicht, daß Ferrari – trotz entsprechender Meldungen – diesem Rennen fernbleiben wird. Zurück nach Bordeaux: Im Sportwagenrennen bis 1,5-Liter, das auf dem Circuit des Grand Prix veranstaltet wurde, siegte der Deutsche Ahrens auf Porsche 550 mit 90,5 km/st vor seinen Markengefährten Balsa und Jeser. Die Konkurrenz für Motorräder mit Beiwagen gewann Hillebrand auf BMW.

*

Den erstmals mit Castellotti am Steuer bei der Mille Miglia eingesetzten neuen 4,41-Liter-Sechszylinder wird Ferrari mit ziemlicher Sicherheit auch beim 24-Stundenrennen von Le Mans an den Start bringen. Wie man hört, soll die Scuderia Ferrari offiziell mit drei 4,41-Liter-Sechszylindern und zwei 3-Liter-Vierzylindern vertreten sein. Dr. Gianni Lancia wird Ferrari seine Asse Ascari und Villoresi für Le Mans ausleihen, die zusammen eine Mannschaft bilden werden, die anderen beiden Sechszylinder sind mit den Teams Farina/Maglioli und Trintignant/Schell besetzt.

*

Er halte fliegen für viel gefährlicher, als mit Stirling Moss die Mille Miglia zu fahren, meinte der barbarossabärtige Beifahrer Jenkinson nach der Ankunft in Brescia lachend und versuchte nachdenklich, die von Staub völlig verfilzten roten Barthaare wieder zu ordnen. Da kann man geteilter Meinung sein.

*

Bereits mit dem diesjährigen Großen Preis von Italien soll die neue Monzabahn eingeweiht werden, an der die Änderungsarbeiten recht gut fortschreiten. Man rechnet mit ihrer Fertigstellung etwa Mitte August. Das neue Monza-Oval wird 4,25 km lang sein, in den Kurven eine Breite von 14 und auf den Geraden eine solche von 12 Metern besitzen. Die Kurven werden sich an ihrem Außenrand bis zu einer Höhe von 6,20 m hochziehen. Die technischen Einrichtungen des Autodromo, wie Boxen, Zeitnahme usw. sowie Tribünen werden nach modernen Gesichtspunkten ausgebaut. Im Park selbst ist die Anlage von weiteren Sportanlagen vorgesehen, unter denen sich auch ein Schwimmbad befindet. Darüber hinaus soll ein Restaurant nebst einer modernsten Nachrichtenzentrale für Presse und Funk mit Aufenthaltsräumen gebaut werden. Monza dürfte damit nicht nur die schnellste, sondern auch die neuzeitlichste Rennstrecke der Welt werden.

*

Das international besetzte Dieburger Dreiecksrennen brachte folgende Ergebnisse: 250 ccm: 1. Baltisberger, NSU-Rennmax, 123,7 km/st; 350 ccm: 1. Kavanagh, Moto Guzzi, 125,1 km/st; 500 ccm: 1. Riedelbauch, BMW, 128,2 km/st; Seitenwagen bis 500 ccm: 1. Noll/Cron, BMW, 120,5 km/st. Die neue 350-ccm-DKW konnte nicht überzeugen.

*

Die von NSU für den 27. 4. angesetzten Rekordfahrten mit Gustav Adolf Baumms „Fliegendem Liegestuhl" mußten verschoben werden, da die Chronometrage versagte. Dies hatte einen Protest von NSU bei der OMK (Oberste Motorradsport-Kommission) zur Folge . . . 114,40 km/st erreichte der Amerikaner Michael mit einer 98-ccm-NSU-Fox für die fliegende Meile. Michael stellte mit der Fox insgesamt sechs neue nationale amerikanische Rekorde auf . . . Sieger der Sonnen-Rallye nach Cannes wurde das französische Ehepaar Dunod auf Fiat TV . . . Bei den internationalen Motorradrennen von Silverstone siegte der Engländer Surtees auf einer NSU-Rennsport-Max mit 136,97 km/st in der 250-ccm-Klasse . . . Nach Pariser Meldungen soll sich Tony Lago mit der Konstruktion eines 2,5-Liter-Talbot-Formel-Rennwagens befassen . . . Von Hanstein, P. M. Müller, Helm Glöckler und Polensky erhielten vom AvD das Goldene Sportabzeichen mit goldenen Eichenblättern. Schlüter, W. Glöckler, von Frankenberg und Nathan wurde das Goldene AvD-Sportabzeichen mit silbernen Eichenblättern verliehen, während Sauerwein, Schellhaas und Graf Westerholt mit dem Goldenen AvD-Sportabzeichen ausgezeichnet wurden . . . Der Schwäbische Automobilclub Schwenningen am Neckar wird anläßlich seines am 22. Mai stattfindenden Rundstreckenrennens für Motorräder aller Klassen auch zwei Wagenklassen für Ausweisfahrer laufen lassen, und zwar Gran Turismo bis 1300 und bis 1600 ccm. Eine interessante Möglichkeit für den Nachwuchs, die wir nur begrüßen können . . . Mannschaften von DKW, Ford und BMW werden bei der Rallye Nürburgring konkurrieren. BMW will den neuen V-8-Zylinder-Wagen mit Georg Meier und dem Ehepaar von Falkenhausen einsetzen. Schlüter, Meier und Menz steuern den DKW-Sonderklasse, Günzler startet auf Porsche, und die Stuttgarter Schock/Moll werden mit einem Mercedes-Benz 300 SL antreten . . . Zu einer sportlichen Frühlingsfahrt hat der italienische Porsche-Club vom 14. bis 15. Mai sämtliche europäischen Porschefahrer nach Meran eingeladen . . . Gaillard/Rebeira gewannen bei der II. Tour d'Algérie auf DKW-Sonderklasse die 1000-ccm-Kategorie.

*

Am 29. Mai findet auf der Monzabahn wieder das traditionelle internationale Sportwagenrennen um den Gran Premio Supercortemaggiore statt. Es führt über eine Distanz von 1000 km. Zugelassen sind Sportwagen bis 3 Liter. Das Rennen ist mit Geldpreisen in Höhe von insgesamt 40 Millionen Lire ausgezeichnet. 20 Millionen allein erhält der Konstrukteur der beiden erstplacierten Wagen. Die anderen 20 Millionen gehen an die ersten 40 Placierten im Gesamtklassement und an die sieben Besten mit Fahrzeugen bis 2 Liter, die aber mindestens 159 Runden zurückgelegt haben müssen. Nennungen sind zu richten an die Commissione Sportiva Automobilistica Italiana, Ufficio Permanente di Milano, Corso Venezia 43, Mailand/Italien. Die Nennungsgebühr beträgt 20 000 Lire.

*

Als Wertungslauf für die Motorradweltmeisterschaft in sämtlichen Klassen ist der am 26. Juni auf dem Nürburgring stattfindende Große Preis von Deutschland ausgeschrieben. Die einzelnen Kategorien haben folgende Distanzen zurückzulegen: bis 125 ccm 5, bis 250 ccm 6, bis 350 ccm 7, bis 500 ccm 9 und Seitenwagen bis 500 ccm 5 Runden.

*

Der im vergangenen Jahr in Europa gedrehte Cinemascope-Farbfilm „The Racer" wird noch in diesem Sommer unter dem Titel „Der Favorit" im Bundesgebiet anlaufen. Der Film entstand nach dem bekannten Buch von Ruesch, „Die Gladiatoren", das jetzt auch unter dem Titel „Rennfahrer" im Rowohlt-Verlag erscheint.

*

Beim Rhein-Pokal-Rennen auf dem 7,7 km langen Ovalkurs von Hockenheim wurde die deutsche Wagensportsaison 1955 mit dem 1. Meisterschaftslauf für Sportwagen bis 1500 ccm eröffnet. Am Start befanden sich insgesamt 13 Fahrzeuge, in der Mehrzahl Porsche 550 Spyder. Unser Mitarbeiter Richard von Frankenberg führte mit seinem Porsche 550 vom Start weg, machte in jeder Runde 4 Sekunden auf den nachfolgenden Stuttgarter Lautenschlager, ebenfalls auf Porsche 550, gut und siegte überlegen in 39:13,3 Min. = 177,2 km/st für die 115,87-km-Distanz. Der Zweite, Lautenschlager, erreichte 40:21,5 = 172,1 km/st und der Dritte, Jeser auf Porsche 550, 41:17,4 = 167,5 km/st. In der ersten Runde kam es in der Ostkurve zu einer Karambolage, als sich Ahrens auf Porsche 550 drehte und die nachfolgenden Porsche-550-Fahrer Helfrich und Seidel mit ihm kollidierten. Alle drei Fahrer wurden leicht verletzt. Die anwesende ausländische Konkurrenz – ein Kieft und ein Lotus mit Lee Francis-Motor – fielen schon zu Beginn des farblos verlaufenen Rennens wegen Motordefekts aus bzw. weit zurück.

Bei den Motorradrennen wurde H. P. Müller auf NSU-Rennsportmax mit 172,9 km/st Erster in der Viertelliterklasse vor seinem Markengefährten Baltisberger und errang damit seinen 200. Rennsieg. Die 125-ccm-Klasse gewann Lottes auf DKW mit 132,2 km/st, während Noll/Cron auf BMW mit 163,8 km/st vor Oliver/Nutt auf Norton in der Seitenwagenklasse bis 500 ccm dominierten. In der 350 ccm Konkurrenz siegte der Australier Kavanagh auf Moto Guzzi mit 180,0 km/st. Der mehrere Runden in Führung liegende Siegfried Wünsche auf der Werks-DKW fiel durch einen Schaden an der Zündspule auf den dritten Platz zurück. Mitreißend wie immer war die brillante Fahrt von Geoffrey Duke auf der Vierzylinder-Gilera, der mit einem Gesamtdurchschnitt von 196,2 km/st in der Halbliterklasse erfolgreich war. Zweiter wurde hier Kavanagh, Moto Guzzi, mit 188,8 km/st vor Armstrong auf Gilera.

Am Berg

. . . verändern wir das Temperament des Motors. Durch den Griff am Schalthebel. Neben endlosen Steigungen verschieben sich Tal und Gipfel ständig zu neuem Panorama.

Für das Auge sind dies dauernd neue Momente.

Für den Motor ist es ein Drehmoment, das ihm alles abverlangt. Es wird warm. Das ist die Zeit, in der dem Motorenöl die schwerste Aufgabe gestellt wird. Es muß die Wärme vom Berg mit abführen helfen, darf nicht zu dünn werden und muß seinen vollen Schmiereffekt behalten.

SHELL
X-100
MOTOR OEL

Das sind die richtigen Aufgaben für Shell X-100 Motoroel!
Mit seinen Zusätzen besonderer chemischer Konstitution macht es Motoren betriebsfest, hält sie sauber und schützt vor Korrosion - der Hauptursache des Motorenverschleißes.

Parken und Halten

In den Großstädten weiß man heute oft kaum mehr, wo man sein Auto stehenlassen kann, wenn man etwas besorgen will. Und das wird mit der sprunghaft zunehmenden Motorisierung immer schlimmer. Die Bedrängnis des Autofahrers, der im Zentrum unserer Großstädte parken muß, kommt mit dem allgemeinen Interesse nach Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs nicht selten in Widerstreit. Die Vorschriften über Halten und Parken werden damit naturgemäß immer verwickelter und differenzierter.

„Parken" ist ein Sonderfall von „Halten". Jedes Fahrzeug, das parkt, „hält" auch, aber nicht umgekehrt. Der Fahrer, der seinen Wagen parken will, muß also zunächst die Bestimmungen über das Halten beachten, wie sie in § 15 StVO niedergelegt sind. Demzufolge muß der Fahrer so halten, daß der Verkehr nicht behindert oder gefährdet wird. Es handelt sich bei dieser Vorschrift im Grunde nur um die Nutzanwendung der Grundregel für das Verhalten im Straßenverkehr (§ 1 StVO). Halten ist nach § 15 StVO nur auf der rechten Seite in Fahrtrichtung zulässig. Nur wenn auf der rechten Seite Schienengleise liegen, darf links gehalten werden. In Einbahnstraßen darf auf beiden Seiten gehalten werden.

Während als „Halten" jedes Aufhörenlassen der Bewegung des Fahrzeugs gilt, ist Parken nur das freiwillige Aufstellen von Fahrzeugen im öffentlichen Verkehrsraum, das nicht nur zum Ein- und Aussteigen oder zum Be- und Ausladen geschieht (StVO § 16 Abs. 1). Der Unterschied von Parken und Halten ist so wichtig, weil die Parkmöglichkeiten gegenüber dem Halten durch eine ganze

„Junge, Junge, gibt's hier aber eine Masse Autos!" — „Halb so schlimm. Die fahren bloß immer hin und her und suchen einen Parkplatz!"

Reihe zusätzlicher Bestimmungen geregelt und teilweise auch eingeschränkt sind. Nach der Rechtsprechung gehören zum Be- und Entladen auch die Übergabe der Ladepapiere, die Zahlung von Rechnungen, das Ausstellen von Empfangsbescheinigungen, die Ablieferung von Waren, die Entgegennahme von Leergut usw. Jedoch müssen diese Geschäfte unmittelbar vor oder nach dem Be- oder Entladen getätigt werden und dürfen keine längere Zeitspanne in Anspruch nehmen. Mit Urteil vom 26. 3. 1953 (4 StR 772/52) hat der Bundesgerichtshof entschieden, daß ein längeres Abwarten, bis die zum Entladen bestimmten Arbeiter eintreffen, nicht als Entladen, sondern als Betriebspause anzusehen ist, die dem Entladen vorangeht. Der Unterschied von Halten und Parken ist nicht durch die Zeitdauer, sondern nur durch den Zweck des Anhaltens bestimmt. So wurde z. B. auf Parken erkannt, wenn der Fahrer im Wagen blieb, während sich sein Begleiter nur für einige Minuten zur Besorgung von Lebensmitteln entfernte (Oberlandesgericht Braunschweig, Urteil v. 14. 3. 1952, VRS 4, S. 395). Ebenso gilt ein Halten für einige Minuten zum Zweck der Suche eines Parkplatzes als Parken. (Bayer. Oberstes Landesgericht mit Urteil v. 25. 3. 1953 — 1 St. 90/53.) Jedoch hat das Oberlandesgericht Hamburg ein Stehenlassen des unbeaufsichtigten Wagens zum Zweck einer kurzen Rückfrage nicht als Parken gewertet (Urteil vom 1. 10. 1952).

Als Be- oder Entladen kann man es nach einem neueren Urteil des OLG Bremen vom 10. 12. 1952 nicht mehr bezeichnen, wenn der Aus- oder Einsteigende lediglich Gegenstände mitnimmt, die auch ohne Benutzung eines Kraftwagens im allgemeinen in der Aktenmappe oder in den Kleidertaschen mitgeführt werden, z. B. Briefe oder Geschäftspapiere. Natürlich sind hier die Grenzen fließend.

Verschiedentlich hat das Oberlandesgericht Hamm in der letzten Zeit zum Begriff des Parkens Stellung genommen. Danach kann ein kurzfristiges, in der allgemeinen Verkehrssituation begründetes Halten nicht als verbotenes Parken angesehen werden. Auch eine Kontrolle der Beleuchtungsanlage wurde vom gleichen Gericht nicht als Parken angesehen. Als wesentliches Merkmal gehört die Freiwilligkeit zum Begriff des Parkens. Kommt das Fahrzeug ohne den Willen seines Fahrers infolge Betriebsstörung zum Stillstand, so liegt kein Parken vor (OLG Hamm, Urteil vom 18. 11. 1952 — 2 Ss 683/52).

Wie soll der Wagen geparkt werden?

Oberstes Gebot beim Parken ist, daß damit die Benutzung der Fahrbahn nicht über das verkehrsübliche Maß hinausgeht. Die zwangsläufige Behinderung, die durch ein parkendes Fahrzeug entsteht, wird also von dem allgemeinen Gebot, wonach das Halten den Verkehr nicht behindern oder gefährden dürfe, nicht betroffen. Zum ordnungsmäßigen Parken gehört vor allem, daß sich das Fahrzeug in die Reihe der schon parkenden Wagen so einfügt, daß sich eine einheitliche Fluchtlinie ergibt. Schrägparken soll im allgemeinen vermieden werden, weil damit eine besonders weitgehende Behinderung des Verkehrs verbunden zu sein pflegt. Parkleitlinien können mitunter auf Schrägparken hinweisen; wenn es sich dabei auch nicht um offizielle Verkehrszeichen handelt, so weisen sie doch auf die jeweils geforderte besondere Art und Weise des Parkens hin.

Parkverbote

Unzulässig ist das Parken nach § 16 StVO an den durch amtliche Verkehrszeichen ausdrücklich verbotenen Stellen. Die Verbotsschilder müssen im ganzen Bereich des verbotenen Parkraumes gut sichtbar sein (Kammergericht, Urteil vom 9. 5. 1939, DAR 1939 S. 308). Ferner ist Parken an engen und unübersichtlichen Straßenstellen verboten. „Enge Straßenstellen" brauchen jedoch nicht ohne weiteres die Stellen zu sein, die enger sind als die Straßen in ihrem sonstigen Verlauf. Vielmehr kommt es darauf an, ob sie, für sich betrachtet, eine so geringe Breite haben, daß die Aufstellung von Fahrzeugen der Abwicklung des Verkehrs hinderlich ist (OLG München, Urteil vom 28. 2. 1936). Die Bestimmung, daß in einer geringeren Entfernung als je 10 Meter vor und hinter Straßenkreuzungen oder Einmündungen geparkt werden darf, soll in besonderem Maße der Sicherheit des Verkehrs dienen. Das Parkverbot vor und hinter den Haltestelleschildern der öffentlichen Verkehrsmittel ist auf 15 Meter heraufgesetzt worden. Nach § 16 Abs. 4 StVO ist auch Parken vor Grundstücks-Ein- oder Ausfahrten verboten. Wie das Kammergericht nunmehr hierzu mit Urteil vom 16. 9. 1954 (JR 1954 S. 430) festgestellt hat, darf jedoch vor der Einfahrt geparkt werden, wenn es sich dabei um die Einfahrt eines vom Eigentümer allein bewohnten Landhauses handelt, der seinen Wagen vor seiner Einfahrt parkt, oder aber, wenn das Einfahrtstor vom Eigentümer versperrt ist und damit seine Bedeutung verloren hat. Im allgemeinen sind Wünsche und Anträge von Hauseigentümern oder Mietern (auch Behörden) auf Gewährung eines darüber hinausgehenden freien Raumes vor dem Grundstück abzulehnen.

„Gemeingebrauch" von Straßen und Plätzen

Der Grundstückseigentümer kann also nicht ein allgemeines Unterlassen des Parkens vor seinem Grundstück fordern, nur um ungehinderte Vorfahrt sicherzustellen. Das Parken von Fahrzeugen auf öffentlichen Straßen und Plätzen gehört mit zunehmender Motorisierung zum Gemeingebrauch der Straße und kann daher nicht grundsätzlich verweigert werden. Aus diesem Grunde ist auch die Zulässigkeit der neuerdings im Zentrum der Großstädte vielfach verwandten „Parkometer" umstritten. Man kann die Frage stellen, ob die in der Einrichtung des Parkometers begründete Bevorzugung des zahlungskräftigen Verkehrsteilnehmers mit dem Gemeingebrauch der Straße vereinbar sei. Für die Parkometer spricht jedoch andererseits die Tatsache, daß in den verkehrsreichen Innenstädten das sogenannte Dauerparken kaum mehr mit dem Gemeininteresse vereinbart werden kann, wie ein Urteil des Oberverwaltungsgerichts Hamburg vom 19. 11. 1954 (BB S. 1047) neuerdings auch festgestellt hat. Danach gehört Dauerparken im Stadtkern von Hamburg nicht mehr zum Gemeingebrauch. Das Urteil betont auch, daß sich die innerhalb des zulässigen „Gemeingebrauchs" liegende Parkzeitdauer überhaupt nach der Verkehrsüblichkeit richte. Bekanntlich werden die Straßen oft als Garagenersatz zum Parken des Wagens in Anspruch genommen. Der Halter hat hier die Verpflichtung, sich für sein Fahrzeug nach einer ausreichenden Lichtquelle umzutun und muß vor allem die witterungsbedingten Sichtverhältnisse besonders berücksichtigen.

Parken auf Gehwegen

Wohl auf Grund von Gepflogenheiten der Besatzungsmächte hat es sich in der Bundesrepublik eingebürgert, die Wagen auch auf Gehsteigen zu parken. Allgemein gilt hier, daß Gehwege von Fahrzeugen freizuhalten seien. Allerdings war die Rechtsprechung der Oberlandesgerichte zu dieser Frage nicht einheitlich. Der Bundesgerichtshof hat nunmehr negativ entschieden und zur Begründung auf § 8 Abs. 1 StVO verwiesen, wonach Fahrzeuge grundsätzlich auf die Fahrbahn verwiesen werden. Auch der Luftraum über den Gehwegen darf nicht durch parkende Fahrzeuge in Anspruch genommen werden, weil dadurch in jedem Fall der Verkehr auf dem Gehweg behindert ist. (Anm. d. Red.: Unserer Ansicht nach kommt es dabei auf die örtlichen Gegebenheiten an. Der Standpunkt des Bundesgerichtshofs dürfte auf die Dauer als grundsätzlich allgemein gültige Richtlinie nicht haltbar sein.)

Parken auf Autobahnen

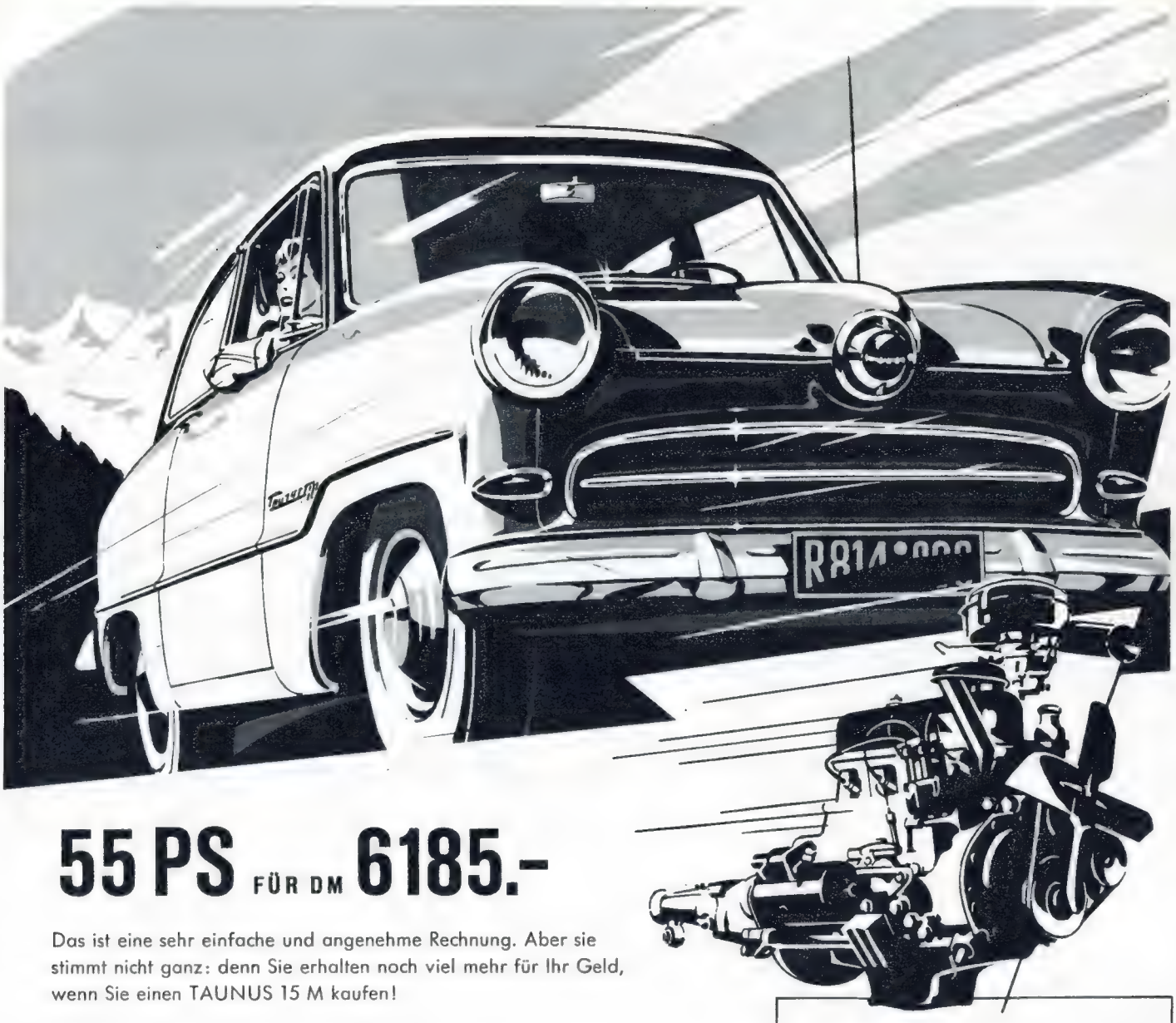
Auch auf den Autobahnen ist ein Halten ohne zwingende Veranlassung gemäß BGH-Urteil vom 9. 10. 1952 (NJW S. 1413) außerhalb der hierfür vorgesehenen Parkplätze nicht zulässig. Nur auf dem 2 Meter breiten und befestigten Randstreifen ist das Halten erlaubt. Dagegen ist der Fahrer sogar zum Halten verpflichtet, wenn plötzlich eintretende Müdigkeit oder Schmerzen sein Fahrvermögen so herabsetzen, daß er sich nicht mehr sicher im Verkehr bewegen kann.

Aufpassen beim Wegfahren

Nach § 20 StVO muß der parkende Fahrer die notwendigen Maßnahmen treffen, um Unfälle und Verkehrsstörungen zu vermeiden. Dies gilt vor allem auch für die Wiederaufnahme der Fahrt nach dem Parken, wobei besondere Sorgfalt zu beachten ist, wenn sich der Fahrer wieder in den fließenden Verkehr eingliedern will.

Vielfach hat es sich eingebürgert, hierbei den Winker oder den Blinker zu betätigen, wie es im Ausland sogar teilweise vorgeschrieben ist. Auf keinen Fall kann die Maßnahme jedoch allein als ausreichend angesehen werden. (Anm. d. Red.: Nach unserem Dafürhalten ist die Betätigung des Richtungsanzeigers beim Anfahren im allgemeinen ebenso überflüssig wie beim Überholen auf der Autobahn, zumal sie in keiner Weise von der zwingend notwendigen Verpflichtung entbindet, den von rückwärts aufkommenden Verkehr gebührend zu berücksichtigen.)

Dr. Hoeres



55 PS FÜR DM 6185.-

Das ist eine sehr einfache und angenehme Rechnung. Aber sie stimmt nicht ganz: denn Sie erhalten noch viel mehr für Ihr Geld, wenn Sie einen TAUNUS 15 M kaufen!

Fahren kann jedes Auto – aber es sind **sechs Hauptpunkte,** die – zusammen – aus einem guten das bessere Automobil machen:
Hohe Fahrleistung • lange Lebensdauer • größte Fahrsicherheit vollendeter Fahrkomfort • stilvolle Eleganz • große Wirtschaftlichkeit.
Finden Sie auch nur einen Punkt überflüssig? Sicher nicht.

ALLE IHRE WÜNSCHE ERFÜLLT DER TAUNUS 15 M

Bei ihm ist an alles gedacht worden, was sich heute Hunderttausende unter einem erstklassigen Wagen zu einem günstigen Preis vorstellen.
Doch das sind zunächst Behauptungen. Sie tun recht daran, einen Beweis zu fordern. – Überzeugen Sie sich!
Fahren Sie ihn selbst – eine Probefahrt kostet Sie nichts!
Kaufen Sie kein Auto, ohne den TAUNUS 15 M geprüft zu haben.

Ein Motor, über den man spricht! Dieser 1,5 l-Kurzhub-Motor mit 55 PS setzt einen völlig neuen Leistungsstandard im Bereich der wirtschaftlichen Mittelklasse.

*

Sekundenschnelle Beschleunigung aus allen Geschwindigkeiten durch das hervorragende Drehmoment von 11,3 mkg. Das bedeutet mehr Kraft: beim Anfahren, am Berg, beim Überholen.

*

Und was verbraucht er? Nur 8 Liter beträgt der Kraftstoff-Normverbrauch des TAUNUS 15 M, dessen Höchst- und Autobahn-Dauergeschwindigkeit bei 125 km/h liegt.

Ihr FORD-Händler erwartet Sie!

...und ein alter Bekannter im neuen Gewand

TAUNUS 12 M-55

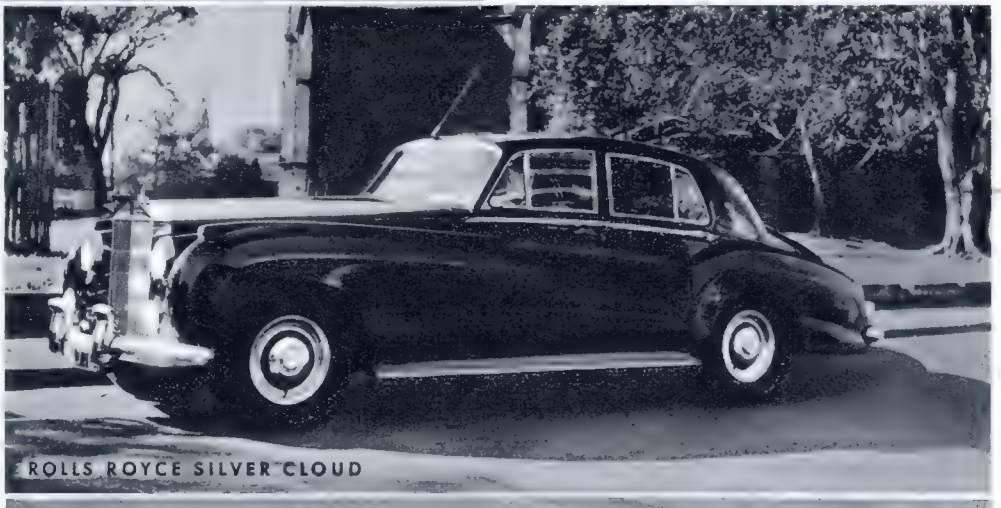
100000fach bewährt mit dem günstig versteuerten 1,2 l-Motor.
38 PS – 110 km/h Höchstgeschwindigkeit.
DM 5690,-

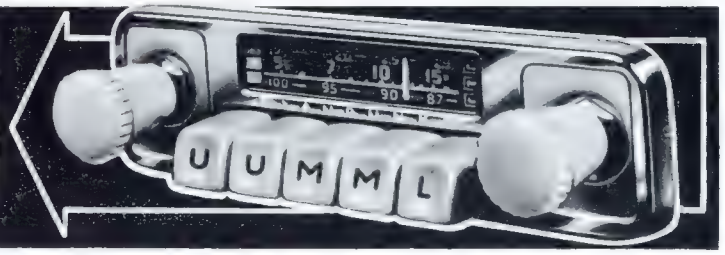
FP 55004

BENTLEY S

Neue Rolls Royce- und Bentley-Modelle

Die Rolls Royce Ltd., zu der bekanntlich auch Bentley gehört, hat Ende April die Produktion zweier neuer Modelle aufgenommen. Es handelt sich um den Rolls Royce Silver Cloud, der den Silver Dawn ersetzen wird, und um den Bentley Modell S als Ersatz für das bisherige Muster B 7. Beide Fahrzeuge haben den gleichen Motor, das gleiche Fahrgestell und die gleiche Karosserie; ihr einziger Unterschied besteht darin, daß die bekannten Kühlerhauben beibehalten wurden. Der Motor mit einem Hubraum von 4887 ccm ist eine Weiterentwicklung der bisher schon in Bentley Continental eingebauten Maschine, für die wiederum vom Werk traditionsgemäß weder eine Angabe über die Leistung noch über das Drehmoment gemacht werden. Zur serienmäßigen Ausstattung gehört die automatische Kraftübertragung Hydramatic Dual Range, die aus einer hydraulischen Kupplung und einem Viergang-Planetengetriebe besteht und die Rolls Royce nach General Motors - Lizenzen baut. Die Höchstgeschwindigkeit beider Limousinen beträgt über 160 km/st. Ihre Innenausstattung ist natürlich wieder von ausgesuchter Qualität. Die Lüftung verhindert das Beschlagen der Windschutzscheibe ebenso wie das des Rückfensters. Gegenüber den früheren Modellen wurde die Sicht nach vorn und hinten besser, die Sitze sind breiter geworden und auch der Gepäckraum ist jetzt viel größer als bisher. Erstmalig aber ist Rolls Royce von der eckigen Linienführung der Karosserie zu runderen Formen übergegangen, wobei man es verstanden hat, trotzdem das repräsentative, für beide Marken typische konservative Aussehen zu erhalten. Der Preis beträgt (ohne Kaufsteuer) rund 3400 engl. Pfd., das ist das Zehnfache des Preises der gangbarsten englischen Kleinwagen wie Austin A 30 oder Morris Minor. *G. W.*


ROLLS ROYCE SILVER CLOUD

Blaupunkt
BLAUPUNKT-AUTORADIO
MIT OMNIMAT-WÄHLAUTOMATIK
bringt vollautomatisch durch Tastendruck Sender und Wellenbereich gleichzeitig. Für jeden Wagen lieferbar.
BLAUPUNKT - WERKE GMBH · HILDESHEIM


nie zuvor war Autofahren so sicher wie jetzt!

Ein entscheidender Fortschritt in der Reifentechnik ist für alle Pkw-Fahrer Wirklichkeit geworden: DUNLOP TUBELESS, der neue schlauchlose Reifen, ist da!

✓ **Noch mehr Sicherheit:**
Kein Schlauchplatzen! Kein plötzliches Luftentweichen bei Nagelverletzungen!

✓ **Noch längere Lebensdauer:**
Besseres Halten des Luftdrucks! Kühlerer Lauf!

Schlauchlose DUNLOP-Reifen rollen bereits seit langem auf allen Straßen der Welt.
Der DUNLOP TUBELESS verdient deshalb Ihr volles Vertrauen. Auch in Deutschland heißt es jetzt: Sicher ist sicher! Darum DUNLOP TUBELESS, den neuen schlauchlosen Reifen für Pkw.

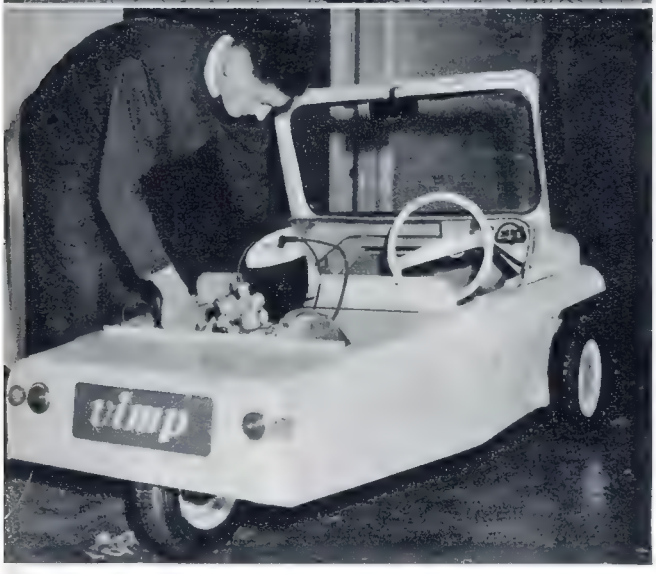
Ab sofort beim Reifenhandel erhältlich!
Sprechen Sie mit Ihrem Reifenhändler!

Für Sicherheit DUNLOP

DUNLOP

TUBELESS

der schlauchlose Reifen für Pkw



Vimp

Nachdem der Volkswagen auf allen Exportmärkten der Welt, wenigstens außerhalb des Sterlingblocks, seine englische Konkurrenz weit hinter sich gelassen hat, beobachtet man in Großbritannien mit wachsender Beunruhigung, wie sich nun auch Messerschmitt und Isetta durchsetzen, ohne daß die dortige Industrie diesen Rollermobilen etwas auch nur annähernd Gleichwertiges entgegenzusetzen hätte. Deshalb wird gerade auf diesem Gebiet derzeit heftig konstruiert und gebaut, bisher freilich ohne recht zufriedenstellendes Ergebnis. Denn auch die jüngste Konstruktion, der „Vimp", wird keine großen Chancen haben, wenn er auch unbestreitbar einige recht nette Gedanken realisiert. — Es handelt sich dabei um ein dreirädriges Rollermobil mit Antrieb des Heckrades durch einen 197 ccm-Motor, das 80 km/st schnell sein und nur 3 Liter/100 km verbrauchen soll. Dabei ist der zweisitzige Apparat so leicht, daß er ohne weiteres von zwei Personen hochgehoben und spazierengetragen werden kann. Seine Schöpfer stellen sich vor, daß Interessenten den „Vimp" auch in einzelnen Bestandteilen und Baugruppen kaufen und dann zu Hause selbst montieren können. Aber viel wird aus der Geschichte wohl nicht werden ... Fotos (4) dpa

Sie werden erwartet! · Es empfehlen sich unseren Lesern:

Oberbayern

Mittenwald

der hochalpine Ferienplatz am Karwendelgebirge. Zentr. Ausgangsp. f. Autotouren zu den schönsten Plätzen Südbayerns, Tirols und der Dolomiten.

Alpenhotel Erdt. Modernes Haus, Südlage, Zimmer mit Balkon, neue Garagen, Parkplatz. **A.D.A.C.-Vertragshotel**

Sporthotel Lautersee bei Mittenwald, 1060 m, 50 B., Tel. 209, Skigelände. J. Kemser.

München

Weinstube Gottschalk n. d. Hofbräuhaus. Nachtlokal, warme Küche bis 4 Uhr früh, eig. Konditorei, Spez. v. Grill, Stimmungsmusik, gepfl. Fl.- u. Schoppenweine. Bew. Parkplatz. *Josepha Warzlberger*

Schwarzwald

Schluchsee

Hotel Schiff. Sommer- und Wintersaison. Erstklassige Küche. Großer Parkplatz. Tel.: 52

Wildbad

Hotel Post gegenüber den Bädern und der Bergbahnstation. Ganzjährig. Garagen.

Italien

Fasano/Gardasee

Hotel Centrale Fasano - ein sehr gepfl. Haus, in dem sich der deutsche Gast wohlfühlt.

Lido Venedig

Hotel Villa Nora - von deutschen Gästen bevorzugt - ADAC- und AvD-Mitglied - Strandnähe - Garten - Garage.

Rom

Victoria-Hotel. I. Kat., ruh., gepfl., deutschspr. Personal, Parkpl. - Bes. u. Leiter: H. A. Wirth.

Torbole, Gardasee

Kaldor's Hotel „Casa Beust", altbek. Patriziervilla, umgebaut, herrliche Lage, Bad, Garten, Parkplatz, Garage. Telefon Riva 51 - 11

Südtirol

Bozen, 265 mtr.

Hotel Post-Europa. Gut bürg. Häuser m. 75 resp. 65 B. mod. Garage. Parkpl. Innerebner.

Brunico - Bruneck

Hotel Post, Tel. Nr. 7. 80 Betten. Modernst eingerichtet. Direkt an der Reichsstr. Gr. Parkpl. Restaurant. Garage f. 40 Wagen. Bes. v. Grebmer

Corvara-Badia, Provinz Bozen

Hotel Posta-Zirm, 1558 Mtr., Treffpunkt der Herrenfahrer im Gadertal. Ausgangspunkt für Autotouren in die Dolomiten. Tel. 8. Kostner Franzl

Karersee, 1609 mtr., Dolomiten

Hotel Latemar. 150 B., mod. einger. Restaurt. Gar., Parkpl. Tel. 3-92. Fam. Überbacher.

La Villa, Val Badia

Hotel Dolomiti. Sommer- und Wintersaison. Gutbürgerlich. Alle Bequemlichkeiten. Gemütliche Abende bei Südtiroler Wein.

Mauls-Mules

Gasth. Stafler, Mauls a. d. Brennerstr., 25 km v. d. Grenze entf., Hist. Gebd., modernis., Garage.

Meran

Hotel Continental, II. Rang. Zentrale Lage. Modern. Ganzjährig. Parkplatz. Garage.

San Martino di Castrozza (Dolomiten) 1500 m

Hotel Colbricon. Aller Comfort, 34 Betten, sonnige Terrasse, eig. Gar., Tel. 16. Bes.: Visona

Sterzing, Vipiteno

Parkhotel Stötter. Gutes Haus m. 70 B., mod., eig. Freiluftschwimmbad, Garage. Gleiche Leitung: Jaufenhaus a. d. Jaufenpaß (2000 m.)

Waidbruck, Ponte Gardena

Einkehr „Kalter Keller", das vielbesungene Gasth. a. d. Brennerstr., 20 km b. Bozen. Kalte u. warme Küche z. jed. Tagesz. Die Weintankstelle zw. Bozen u. Brenner. Tel. 93-34. Jos. v. Lutz

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR UND SPORT

Aufgepicktes

Das Innenministerium von Baden-Württemberg hat die Landespolizei angewiesen, durch Funktstoppkontrollen die Einhaltung örtlicher, durch Verkehrszeichen angeordneter Geschwindigkeitsbeschränkungen zu überwachen. Gemäß dieser Anweisung sollen die Kontrollen aber auf keinen Fall übertrieben und nur dort durchgeführt werden, wo die Notwendigkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung deutlich hervortritt. Sehen Sie, damit wird doch zweifelsfrei indirekt zugegeben, daß es einen Haufen Geschwindigkeitsbeschränkungen gibt, die verkehrstechnisch völlig sinnlos sind. Es ist gut, diese Ansicht solchermaßen amtlich bestätigt zu sehen.

*

Lastzüge, die auf der Autobahn ganz plötzlich zum Überholen auf die linke Fahrbahn wechseln, haben schon viele Leute in schwerste Gefahr gebracht. Der erfahrene Mann rechnet mit dieser Möglichkeit stets von vornherein und läßt doppelte Vorsicht walten, wenn so ein Lastzug direkt hinter einem anderen fährt. Meck holte neulich auf einer langen, sich in einer weiten Kurve hinziehenden Steigung einen recht harmlos aussehenden Sechstonner ein, der, soweit die Lage zu überblicken war, niemanden vor seiner Schnauze hatte. Doch dies war nur ein frommer Schein. Behäbig begann der Winker am Führerhaus des Dicken zu pendeln und gleichzeitig wechselte schon dieser selbst herüber auf die linke Fahrbahn, wenig sich darum kümmernd, daß hinter ihm der Meck sowie ein dichtauf folgender 3 = 6 völlig unprogrammäßige Betrachtungen über das Verhalten ihrer Fahrzeuge im Falle einer Notbremsung anzustellen gezwungen waren. Der Lastwagenfahrer war für unsere Begriffe einer von denen, die wir gelegentlich als „Straßenschwein" bezeichnen. Doch so weit hatte Meck seine Konsequenzen noch gar nicht gezogen, da tauchte rechts neben dem Lastwagen der eigentliche und noch viel schlimmere Sünder auf: es war ein ganz „harmloser" VW, dessen feiner Herr da mit vielleicht 35 km/st spazierenfuhr, eine dicke Zigarre rauchend und vergnügt um sich schauend. Gewiß: An einem sonnigen Frühlingsnachmittag kann jeder, sofern er Zeit und Lust dazu hat, so gemütlich spazierenfahren wie er will. Das aber auf der Autobahn und noch dazu an einer Steigung so zu tun, daß ihn ein Lastwagen, der selbst nur gerade seine 40 oder 45 halten kann, überholen muß, das ist eine glatte Gemeinheit. Mag sein, daß sich der VW-Mann dessen gar nicht bewußt war und daß man ihm seine Dummheit nur nicht ansehen konnte. Das ist aber auch nur eine Frage sekundärer Bedeutung. Denn ganz unabhängig davon war er ein noch größeres . . ., na, Sie wissen es schon, als der Lastwagenfahrer.

*

Zwischen Mannheim und Heidelberg verkehren 45 Eil- und Personenzug- sowie 6 Schnellzugpaare. Daneben besteht eine elektrische Schnellbahnverbindung der Oberrheinischen Eisenbahngesellschaft (OEG), auf der etwa 60 Fahrtenpaare verkehren. Darüber hinaus aber läßt die Bundesbahn zwischen Mannheim-Hauptbahnhof und Heidelberg-Hauptbahnhof eine Omnibusverbindung mit 7 Fahrtenpaaren laufen, die über die Autobahn führt. So etwas kann sich nur die Bundesbahn leisten, trotz der von „ihrem" Minister angestrebten Entlastung der Straße. Zumal die Autobahn Mannheim—Heidelberg die am stärksten belastete deutsche Fernverkehrsstraße ist. Und was würde die Buba sagen, wenn ein privater Unternehmer diese Linie unterhielte?

*

Auf einer südfranzösischen Landstraße wurde Monsieur Calonici von einem Auto überfahren und getötet. Als jetzt der Schuldige vor Gericht stand, klagten zwei Frauen gleichzeitig auf Schadenersatz: Madame Calonici und — die Geliebte des Verunglückten. Das Urteil der Richter ist einmalig: die Ehefrau wurde abgewiesen, der Geliebten aber eine erkleckliche Geldsumme zugesprochen. Wie kam es, daß die Richter der illegitimen Frau Rechte einräumten, die eigentlich nur der Ehefrau zugestanden hätten? Madame Calonici hatte sich von ihrem Mann bereits vor zehn Jahren getrennt, der hohen Kosten wegen aber war sie mit dem Verzicht auf eine Scheidung einverstanden gewesen. Sie lebte mit einem anderen Mann, Calonici mit seiner Geliebten. Seitdem erinnerte sich, wie das Gericht feststellte, Madame Calonici ihres legalen Gatten nur ein einziges Mal, nach seinem Tode nämlich, um Schadenersatz zu verlangen. Die Geliebte dagegen, so begründet das Gericht sein Urteil, teilte die letzten neun Lebensjahre des Verstorbenen, ersetzte ihm die Ehefrau und führte ihm die Wirtschaft. Sie muß deshalb als die wahre Lebensgefährtin des Verunglückten angesehen werden und ihr allein steht deshalb ein Schadenersatz zu. Und mit diesem revolutionären Urteil fällten die französischen Richter zweifellos eine salomonische Entscheidung. *Meck*

V 55/5

„Der Mai ist gekommen,
die Bäume schlagen aus . . ."
„. . . Da fahre wer Lust hat,
auf FULDA hinaus!"

Fulda

jetzt auch in schlauchloser Ausführung

GUMMIWERKE FULDA K. G. a. A. · FULDA

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR und SPORT

Achtung - -! Kreuzung - -!

Hier muß man wach sein.
Hier - und überhaupt
immer beim Autofahren.

Das verlangt volle
Konzentration am Steuer.
Wer sich müde fühlt,
greift deshalb zu
Dextro-Energen,
dem reinen Traubenzucker.
Die kleinen Täfelchen
wappnen den Fahrer schnell
gegen vorschnelles
Ermüden. Denn -

Dextro-Energen hält Dich am Steuer frisch!

DEXTRO-ENERGEN GIBT ES IN APOTHEKEN, DROGERIEN UND REFORMHÄUSERN

Ist die Öffentlichkeit motorfeindlich?

Nachlese zum Verkehrsfinanzgesetz

„Aber, meine Damen und Herren: die wirksamste Form der Unfallbekämpfung ist und bleibt der Ausbau unseres Straßennetzes. Sie wissen, daß ich bereits bei der zweiten Lesung einen Appell an das Hohe Haus gerichtet habe, uns doch einmal unter Überwindung formaler Bestimmungen und herkömmlicher Prinzipien zusammenzufinden in dem gemeinsamen Bemühen, das Äußerste dazu beizutragen, daß für den Straßenbau etwas geschieht. Und es scheint mir wichtig zu sein, wenn wir heute der Kraftverkehrswirtschaft eine Belastung von 450 Millionen DM zumuten, daß wir diesem Teil der Wirtschaft zugleich die Gewähr dafür bieten, daß die Mittel auch zu dem Zweck verwandt werden, mit dem wir für die Belastung argumentierten. Aus diesem Grunde freue ich mich, daß es gelungen ist, zum mindesten in den Reihen der Koalition und nicht zuletzt durch das Zureden auch des Herrn Bundeskanzlers, einen Antrag zustandezubringen, der praktisch die Bindung der Mittel für Verkehrszwecke im Gesetz sicherstellt."

Das sagte der Bundestagsabgeordnete Müller-Hermann (CDU) in der dritten und letzten Lesung des Verkehrsfinanzgesetzes. Und bei der endgültigen Abstimmung über dieses umstrittene Gesetz wurden einstimmig — ganz richtig: einstimmig! — zwei wichtige Anträge angenommen. Der eine verpflichtet die Bundesregierung, das bislang noch nicht zweckgebundene Mehraufkommen, das dem Bund zufließt, ausschließlich für den Ausbau der Bundesstraßen auszugeben. Die zweite Änderung konnte nur eine Aufforderung sein — eine Aufforderung nämlich an die Länderregierungen, die ihnen durch das Verkehrsfinanzgesetz zur Verfügung gestellten Mittel gleichfalls für den Ausbau der Straßen zu verwenden, unter besonderer Berücksichtigung der Ortsdurchfahrten und Ortsumgehungen.

Das Ganze sieht nun also so aus: die Mehreinnahmen aus dem Verkehrsfinanzgesetz werden vorerst pro Jahr etwa 460 Millionen DM ausmachen. Davon gehen jährlich — 10 Jahre lang — 145 Millionen an die Bundesbahn, weitere 10 Millionen pro Jahr an nicht bundeseigene Eisenbahnen und 115 Millionen — 14 Jahre lang — stehen für die Erweiterung des Bundesautobahnnetzes zur Verfügung. Das macht 270 Millionen DM. So sah das auch schon nach der zweiten Lesung aus. Neu ist: die rund 90 Millionen, die die Bundesländer erhalten, sollen gleichfalls für die Straßen ausgegeben werden. Zwingen kann sie der Bund dazu nicht. Und den Rest — also rund 100 Millionen — muß der Bund in die Bundesstraßen stecken. Das steht im Gesetz. Im ersten Jahr wird dafür noch nicht viel übrig sein; denn das Aufkommen wird noch nicht die DM 460-Millionen-Grenze erreichen. Aber in den folgenden Jahren werden dann, dank der fortschreitenden Motorisierung, immer größere Beträge zur Verbesserung der Bundesstraßen verwendet werden können.

Alles in allem bietet sich uns heute ein wesentlich freundlicheres Bild, als das nach der zweiten Lesung der Fall war. Unsere Leser werden sich an den ein wenig traurig stimmenden Leitartikel „Die letzte Runde" in Heft 7 erinnern. Heute wissen wir, daß es erst die vorletzte Runde war. Nach der dritten Lesung sieht das Gesetz besser aus — besser, nicht etwa gut. Aber wer die Sitzungsprotokolle aus dem Bundestag und den schriftlichen Bericht des zuständigen Ausschusses aufmerksam gelesen hat, der muß anerkennen, daß um dieses Gesetz ernsthaft gerungen und daß es nicht leichtfertig erlassen wurde. Viele Sprecher betonten, welch ungeheure Lasten dem Kraftverkehr aufgebürdet werden. Und der Abgeordnete Dr.-Ing. Drechsel (FDP) hat die Atmosphäre treffend gekennzeichnet: „Bei der Beratung des Gesetzes waren wir tief beunruhigt, und diese Beunruhigung ist auch heute noch nicht behoben." So ist dieses Gesetz ein schwerer, aber auch ein notwendiger Anfang. Eines ist sicher: noch nie zuvor ist die Aufmerksamkeit unserer Volksvertretung so sehr auf die Notwendigkeit des Ausbaues unserer Straßen gelenkt worden. Und die Forderung, die beste Form der Unfallbekämpfung sei der Straßenbau, ist auch von anderen Rednern erhoben worden.

Wir kennen nun die Ansichten des Bundestages zur Verkehrsneuordnung. Wir kennen ferner die Meinungen der verschiedenen Fachverbände. Was wir jedoch kaum kennen, das ist die Meinung der breiten Öffentlichkeit in diesen Fragen — die Ansichten der Arbeiter, der Angestellten, Beamten und Selbständigen, die Ansichten der Automobilisten, der Fußgänger und Radfahrer etwa. Wie steht die Öffentlichkeit zum modernen Straßenverkehr?

Nun gut: Sie können sagen, im Grunde genommen sei es ziemlich egal, was die Bevölkerung zu den Verkehrsfragen meint. Einen wirklichen Einfluß auf das Gesicht von Gesetzen habe sie sowieso nicht. Richtig — — und falsch: denn es kann uns allen nicht gleichgültig sein, in welchen Bahnen die Motorisierung weitergeht und in welchem Klima sich überhaupt die weitere Entwicklung unseres Verkehrswesens vollzieht. Das gilt ganz besonders für die Arbeit auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit. Wir müssen hier die Mentalität der Verkehrsteilnehmer sehr genau kennen, wenn wir den Verkehrsstrom sinnvoll leiten wollen. Das bedeutet nicht, daß wir immer dem folgen, was die Majorität für richtig, für nützlich oder für bequem hält. Aber: beim Umgang mit Menschen ist es immer besser zu wissen, was der andere denkt, selbst dann, wenn man es — als Gesetzgeber zum Beispiel — für falsch hält.

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR UND SPORT

Wir haben die Resultate zweier Bevölkerungsumfragen vorliegen. Beide Erhebungen erfaßten jeweils einen repräsentativen Bevölkerungsquerschnitt. Das heißt, die Ergebnisse lassen sich verallgemeinern; denn bei der Auswahl der Personen wurden Menschen aus allen Berufsgruppen, aus allen Einkommens- und Altersgruppen im wirklichkeitsgetreuen Verhältnis zueinander erfaßt — wir haben es also mit einem verkleinerten Spiegelbild der Bevölkerung über 17 Jahre zu tun.

Die erste Umfrage — durchgeführt vom Institut für Demoskopie im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums im August 1954 — behandelte unter anderem die Störungen, die der moderne Straßenverkehr für den einzelnen von uns mit sich bringt. Die Motorisierung verbreitet nicht nur eitel Freude. Das ist ganz natürlich. 38 Prozent der Bevölkerung im Bundesgebiet fühlen sich durch den heutigen Straßenverkehr gestört. Eine etwa gleichgroße Gruppe (41%) sagt, sie werde überhaupt nicht gestört. Und die restlichen 21 Prozent meinen, es gäbe kaum — nur manchmal — Störungen, die vom Straßenverkehr verursacht werden. Alte Menschen fühlen sich stärker durch den Verkehr auf unseren Straßen belästigt als jüngere. Das ist verständlich; denn die heutige Generation wächst mit einer ganz anderen Einstellung zum technischen Fortschritt auf. Das Resultat dieser Frage: wer uns weismachen will, die überwiegende Mehrheit der Öffentlichkeit leide unter dem „Moloch Straßenverkehr", der hat seine Behauptung selbst gezimmert und nicht an den Tatsachen ausgerichtet. Immerhin: Zwei Fünftel der Bevölkerung werden durch den heutigen Straßenverkehr gestört. Das dürfen wir nicht übersehen. Dazu ist die Gruppe zu groß.

Die andere Umfrage erstreckte sich auf das Gebiet von Nordrhein-Westfalen. Sie wurde im September 1954 von der Arbeitsgruppe Wirtschaft und Öffentlichkeit vorgenommen. Einige jüngere Bundestagsabgeordnete der FDP interessierten sich für die Situation in diesem Bundesland, und ein paar Fragen über die Einstellung zu Verkehrsproblemen sollten das politische Bild runden. Diese eine Frage, die wir hier aus der Untersuchung herausgegriffen haben, ergänzt das oben angeführte Resultat. Und diese Ergänzung ist — das werden wir gleich sehen — ungemein nützlich. Jeder, der in Nordrhein-Westfalen häufiger unterwegs ist, ganz gleich, ob als Fußgänger oder per Rad oder Wagen, weiß, daß sich der Straßenverkehr in keinem anderen Bundesland auch nur annähernd so geballt hat wie hier. Das vorauszuschicken ist wichtig.

Bei der nun folgenden Frage ging es nämlich darum, worum es auch im Verkehrsfinanzgesetz geht: „Es ist der Vorschlag gemacht worden, daß alle Motorrad- und Autofahrer eine Benzinsteuer zahlen sollen, die der Bundesbahn zufließt. Halten Sie das für gut?"

Und die Antworten?

Nein, nicht gut	78%
Ja, gut	13%
Unentschieden	9%
	100%

Das sind nicht etwa die Antworten der Kraftfahrer. Nein, so sieht das Gesamtergebnis aus. Unterteilt nach Führerscheinbesitz, nach Radfahrern und Fußgängern haben wir dieses Bild:

Frage: „Es ist der Vorschlag gemacht, daß alle Motorradfahrer, Autofahrer und LKW-Fahrer eine Benzinsteuer zahlen sollen, die der Bundesbahn zufließt. Halten Sie das für gut?"

	Nein, nicht gut	Ja, gut	Unentschieden	
Führerscheinbesitz				
Klasse I—III	96%	2%	2%	= 100%
Klasse IV	98%	2%	—	= 100%
Kein Führerscheinbesitz				
Radfahrer	64%	19%	17%	= 100%
Fußgänger	72%	17%	11%	= 100%

Bitte sagen Sie jetzt nicht, das sei die Ansicht der Bevölkerung von Nordrhein-Westfalen zum neuen Verkehrsfinanzgesetz. Denn das ist sie keinesfalls. Das neue Gesetz kommt ja nicht nur der Bundesbahn zugute. Außerdem wird nur der kleinere Teil durch eine zusätzliche Treibstoffbesteuerung erhoben. Und ob die Motorradfahrer und die Besitzer von Personenwagen von dieser Steuer überhaupt etwas spüren, steht noch dahin. Die Formulierung der hier vorliegenden Frage ist also für die Mehrzahl der motorisierten Straßenbenutzer krasser als die Wirklichkeit.

Was jedoch überrascht ist dies: auch bei den Radfahrern und Fußgängern ergibt sich zusammengenommen eine Zweidrittel-Mehrheit gegen den Vorschlag — jawohl: gegen. Warum? Warum gibt es noch nicht einmal ein Fünftel der Fußgänger, das da sagt: laßt die doch zahlen, die rasenden Motorradfahrer und die feinen Herren mit ihren Wagen! Gibt es eine Erklärung dafür? Sie meinen, es sei die Furcht vor Preissteigerungen? Bitte sehr: soweit die Lastwagen betroffen werden, zugegeben. Aber bei den Motorrädern zum Beispiel?

Wird hier nicht in aller Ruhe jene These umgestoßen, die da gleichsam mit geschwollenen Stirnadern verkündet: schützt endlich die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer vor den Motorisierten, vor den Stärkeren! Ein Beamter des nordrhein-westfälischen Innenministeriums behauptete bekanntlich vor rund einem Jahr, der „Aufstand der Massen gegen den Automobilisten" werde bald losbrechen. Was soll diese üble Scharfmacherei?

Sicher weiß nur ein winziger Teil der Bevölkerung, daß rund 10 Prozent des Volkseinkommens von der Kraftfahrzeugindustrie und von der Kraftverkehrswirtschaft erarbeitet werden. Aber das Ergebnis dieser Erhebung in Nordrhein-Westfalen läßt einen erfreulichen Gedanken auf-

MERCEDES

mit seinen 300 SLR-Wagen, gesteuert von Stirling Moss u. Weltmeister Juan M. Fangio,

GEWINNT

mit dem neuen Rekord-Schnitt von 157,65 km das schwerste Straßen-Rennen Europas, die

1000 MEILEN

von Brescia. - Wieder bestanden die MERCEDES-Motoren eine Zerreißprobe erfolgreich

MIT

Das Oel, von dem Ihr Motor *träumt*

Sie wirken sympathischer

BRISK frisiert

. . . sympathischer, weil es auch auf Ihre Frisur ankommt! Brisk gibt Ihrem Haar—was Fett oder Leitungswasser nicht erreichen — natürlichen, guten Sitz, ohne zu fetten, ohne zu kleben.

BK 1852

BRISK FRISIERCREME

hält Ihr Haar in Form!

WILK-AUTO-ZELT

WILK-AUTO-BETT

Für alle deutschen Wagen. Bitte fordern Sie kostenlosen Camping-Prospekt. Type angeben.

Wilk-Auto-Bett, Bad Kreuznach

EVINRUDE · JOHNSON

AUSSENBORDMOTOREN

Zuverlässig
Ruhig
Leicht
5,5 PS

Angebot durch Importeur

ERNST O. HESSE DUSSELDORF

Grafenberger Allee 325 · Tel. 63980

Nur die blau-roten sind echte

K+F AUTOKARTEN

millionenfach bewährt-höchste Genauigkeit

Maßstab 1:1 Million
Alpenländer . . . . DM 4.80
Deutschland-West . „ 3.80
Frankreich . . . . „ 4.80
Italien . . . . . „ 4.80
Jugoslawien . . . . „ 4.50
Mitteleuropa . . . . „ 4.80
Spanien-Portugal . „ 4.80
Südskandinavien . . „ 4.80

Maßstab 1:300000
Schweiz TCS . . . DM 4.10

Maßstab 1:500000
Benelux . . . . . DM 4.80
Riviera . . . . . „ 4.50
Süddeutschland . . „ 4.50
Tirol . . . . . „ 4.50

Maßstab 1:2,5 Millionen
Europa . . . . . DM 6.50
Nordeuropa . . . . „ 3.80
NW-Europa-Engl. . „ 3.80

Prospekte kostenlos über den Buch- und Fachhandel

ZUMSTEINS LANDKARTENHAUS MÜNCHEN 22 - THIERSCHSTR. 11 - TELEFON 22139

kommen: vielleicht sitzt in der breiten Öffentlichkeit die Meinung, nur mit Hilfe der Motorisierung können wir auf dem Weg in die Zukunft vorankommen, sehr viel fester und tiefer verwurzelt als in manchen unserer Ministerien?

Für diese Entdeckung können wir gerade jetzt im Zusammenhang mit dem Startschuß des Verkehrsfinanzgesetzes dankbar sein: wir brauchen eine gesunde Bundesbahn, richtig — aber wir brauchen genau so dringend Platz für den Fortschritt.

Die dritte Lesung des neuen Gesetzes hat uns einen Ausblick gegeben, einen Ausblick auf die nächsten Schritte. Wir alle wollen mithelfen, daß dieser Ausblick nicht durch die Routinearbeit des Bundestages und durch die Ministerialbürokratie wieder verdeckt wird. Wir werden, falls es nötig ist, daran erinnern, daß das Hohe Haus in der dritten Lesung Beifall spendete, als Dr. v. Buchka (CDU) sagte: „Es ist schon mehrfach hervorgehoben worden, daß wir mit diesem Verkehrsfinanzgesetz überhaupt erst einen Anfang gemacht haben; das gilt ganz besonders für die Straßen . . . Wer die Straßen draußen kennt, der weiß, wie der Zustand dieser Straßen ist, wie der Verkehr dadurch gefährdet wird, wie hoch die Unfallziffern dadurch werden. Lassen Sie sich also gesagt sein, meine Damen und Herren: es ist Gefahr im Verzuge. Wir dürfen nicht zögern. Wir müssen alsbald weiter an die Arbeit gehen." *K. K.*

Steuer, Recht, Versicherung

Monopolmißbrauch beim Handel mit gebrauchten Wagen

Schon viele Interessenten für gebrauchte Wagen haben sich über die „Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Zentralverbandes des Kraftfahrzeughandels" geärgert, die ihnen bei Vertragsabschluß vom Autohändler in die Hand gedrückt werden und die sie in der Eile meist gar nicht lesen können. Danach kann der Käufer z. B. nicht „wandeln oder mindern", er darf also, wenn er nachträglich Mängel am Fahrzeug entdeckt, dieses nicht zurückgeben oder den Kaufpreis herabsetzen. Für verspätete Lieferung haftet der Händler nur in ganz bestimmten Fällen, und seine mündlichen Zusagen über die Eigenschaften des Fahrzeugs sind nur dann verbindlich, wenn er sie nachträglich schriftlich bestätigt hat.

Das Landgericht Hannover (2 O 15/54) hat nunmehr festgestellt, daß diese Geschäftsbedingungen „den Gebrauchtwagenhändler zu einseitig und in einer mit dem redlichen Geschäftsverkehr nicht zu vereinbarenden Weise bevorzugen". Deshalb seien alle Kaufverträge, die unter Zugrundelegung dieser Allgemeinen Geschäftsbedingungen abgeschlossen worden seien, wegen „Verstoßes gegen die guten Sitten nichtig". Die Mitglieder des Zentralverbandes nützten, so sagt das Gericht weiter, wenn sie ein Gebrauchtkraftfahrzeug auf Grund der unangemessen harten Geschäftsbedingungen verkauften, „sittenwidrig ihre Monopolstellung" aus. Praktisch sei es nämlich so, daß der Käufer kaum noch Rechte, der Händler dagegen kaum noch Pflichten habe. Dr. G.

Vorfahrt

Eine bedeutsame Entscheidung zum vielumstrittenen Thema „Vorfahrt" hat unlängst das Oberlandesgericht Karlsruhe gefällt (5 U 90/54). Das Gericht hatte die bisher noch nicht entschiedene Frage zu beantworten, ob das Vorfahrtrecht eines Verkehrsteilnehmers unabhängig davon ist, ob er sich auf einer für ihn verbotenen Straße bewege. Es hat diese Frage bejaht.

Ein PKW und ein LKW waren an einer Kreuzung zusammengestoßen. Der LKW, der von rechts gekommen war, hatte zwar die Vorfahrt, jedoch war die Straße für LKWs gesperrt. Das Oberlandesgericht als Revisionsinstanz mißbilligte die Auffassung des Landgerichts, daß der Lastkraftwagen kein Vorfahrtrecht gehabt habe, weil er auf der bevorrechtigten Straße noch nicht einmal ein „Fahrtrecht" gehabt habe. „Auch wenn jemand eine Straße entgegen einem Verbot benützt, dürfen ihn die anderen Verkehrsteilnehmer nicht verletzen oder gefährden. Dieser Pflicht aber können die Verkehrsteilnehmer nur dann nachkommen, wenn sie sich an die Verkehrsregeln halten. Insbesondere ist es unerläßlich, daß zur Sicherheit des Verkehrs die klaren Vorschriften über die Vorfahrt beachtet werden", heißt es im Urteil. Ebenso wie die Rechtsprechung das Vorfahrtrecht auch dem Kraftfahrer zubillige, der verkehrswidrig auf der linken Straßenseite der bevorrechtigten Straße fahre, oder demjenigen, der eine zu hohe Geschwindigkeit habe, sei das Vorfahrtrecht auch davon unabhängig, ob der Kraftfahrer verbotswidrig eine für ihn gesperrte Straße benütze. Dr. G.

Kein Schmerzensgeld für Unfalltod des Sohnes

Ein älteres Ehepaar hatte durch einen Verkehrsunfall seinen 22jährigen einzigen Sohn verloren. Es verklagte den Kraftfahrer, der die Schuld an dem Zusammenstoß trug, auf Schmerzensgeld und erklärte zur Begründung vor Gericht, beide, Vater und Mutter, seien durch den Schock, den dieser Schicksalsschlag auf sie ausgeübt habe, körperlich und seelisch zusammengebrochen und somit an ihrer Gesundheit geschädigt. Der Vater besonders, der — von einigen unwesentlichen Altersbeschwerden und gering erhöhtem Blutdruck abgesehen — bis zum Tode des Sohnes körperlich rüstig und lebensfroh gewesen sei, sei seit dem Unfall depressiv gestimmt und könne das bittere Erlebnis nur schwer überwinden. Außerdem leide er jetzt an stark erhöhtem Blutdruck und an Schüttellähmung. Die Mutter komme über ihre Depressionen seit dem Tode ihres einzigen Kindes überhaupt nicht weg.

Das Landgericht Ellwangen hat die Klage jedoch abgewiesen (3 S 7/55). Begründung: Die Erhöhung des Blutdrucks beim Vater und die Schüttellähmung seien allgemeine Alterserscheinungen, die ebenso wie seine leichte Zuckerkrankheit schicksalsbedingt sein könnten. Es sei jedenfalls nicht der Nachweis erbracht, daß diese Leiden unmittelbare Unfallfolge seien. Den mittelbaren Schaden, den die Eltern durch den Tod ihres Sohnes zweifellos erlitten hätten, könne man aber nicht vom beklagten Schädiger verlangen, da das geltende deutsche Recht, von Ausnahmen abgesehen, keinen Ersatzanspruch für mittelbare Schäden kenne. Dr. G.

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR UND SPORT

Englands Auto-Export an der Spitze

Der englische Vorjahrsexport von Personenwagen und Nutzfahrzeugen übertraf mit 492 816 Einheiten den der USA um 91 340 Stück. Er war damit größer als die Exportziffern von Deutschland, Frankreich und Italien zusammengenommen. Die Januar-Ziffern 1955 zeigen, daß der Export weiter steigt; es wurden 50 000 Fahrzeuge verschifft, davon mehr als 36 000 Personenwagen. Damit wird die entsprechende Ziffer des Vorjahres um 12 000 Einheiten übertroffen.

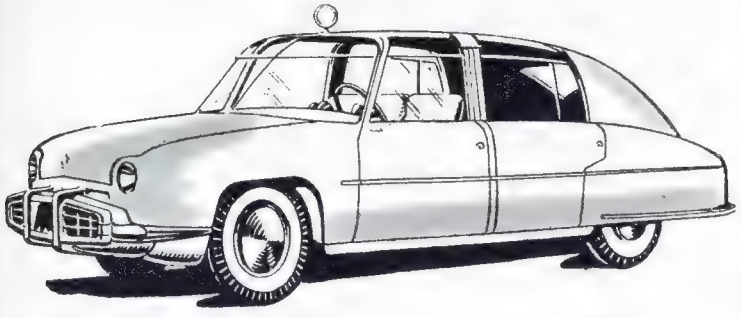
Kraftfahrzeug-Export der wichtigsten Produktions-Länder

	Pers.-Wagen	Nutzfahrz.	Insgesamt
Großbritannien	366 084	126 732	492 816
USA	206 544	194 832	401 476
Deutsche Bundesrepublik	230 972	67 150	298 122
Frankreich	101 323	30 647	131 970
Italien	40 758	3 378	44 136

1954 brachte der britischen Automobil-Industrie mit über 1 Million gebauter Personenwagen und Nutzfahrzeuge einen neuen Produktionsrekord. Der Januar 1955 schließt sich diesem Rekord mit vielversprechenden Ziffern an: es wurden 69 000 Personenwagen und 25 300 Lastwagen und Omnibusse hergestellt.

Die Gesamt-Neuzulassungen Großbritanniens lagen 1954 bei 386 386 Einheiten, das sind 91 313 mehr als 1953. Da eine viel geringere Zahl alter Fahrzeuge verschrottet wurde, dürften sich jetzt 5 000 000 Motorfahrzeuge auf Englands überfüllten Straßen befinden — das bedeutet jeweils ein Fahrzeug pro 60 m ausgebauter britischer Straße.

Gordon Wilkins



Flugzeugfabrik versucht neuen Autoantrieb

Die Beech-Flugzeugwerke haben ein Auto entwickelt, das sich von den üblichen kaum unterscheidet (seine Kunststoffkarosse sieht man ihm nicht an!). Anders aber der Antrieb. Es kommt ein üblicher Ottomotor zum Einbau, dessen Drehzahl auf höchste, aber auch auf wirtschaftliche Leistung abgestimmt ist. Er treibt einen Dynamo, aus dem der Strom in den Elektromotoren in den Antriebsrädern geleitet wird. Wenn dieses System auch kompliziert erscheint, so kann man solcherart eine höhere Lebensdauer des Motors erreichen, da dieser unter günstigeren Voraussetzungen arbeitet. Gleichzeitig entfällt das umständliche Schalten und damit die Kosten für ein automatisches Getriebe. W. Z.

Führerschein der Rollermobilisten

Durch die Führerschein-Neuregelung, insbesondere durch die Beschränkung der Klasse 4 auf Kraftfahrzeuge bis zu 50 ccm, sind Unklarheiten entstanden, mit welcher Führerschein-Klasse die neuen mehrspurigen Rollermobile gefahren werden dürfen. Nach der Straßenverkehrszulassungsordnung § 5 kann dies mit Fahrerlaubnissen der Klasse 1 bzw. 4 nur geschehen, wenn diese Führerscheine vor dem 1. Dezember 1954 ausgestellt wurden. Wer also seinen Führerschein 1 nach diesem Stichtag erworben hat, benötigt zum Fahren von Rollermobilen eine neue besondere Fahrerlaubnis mindestens der Klasse 3, obwohl er mit seinem Führerschein 1 selbst solche Motorräder und Motorroller fahren darf, die einen stärkeren Motor als die üblichen Rollermobile besitzen. Hierin ist eine gewisse Benachteiligung derer zu erblicken, die anstelle eines Motorrades jetzt ein Rollermobil fahren wollen.

Die Verkehrsbehörden prüfen zur Zeit die Frage, wie die Abhilfe zu schaffen ist. Wenn sich der Gesetzgeber nicht dazu entschließen kann, den nach dem 1. Dezember 1954 ausgestellten Führerschein 1 auch für Mehrspur-Roller gelten zu lassen, besteht nach § 5 der StVZO die Möglichkeit, den Führerschein Klasse 3 auf Mehrspur-Roller bis 250 ccm Hubraum zu beschränken, wobei dann die Fahrschulkosten denen der Führerschein-Klasse 1 angeglichen werden. Diese Regelung gilt bereits für Bayern. Es ist zu hoffen, daß sich auch die anderen Bundesländer dieser Auffassung anschließen und somit zahlreichen Rollermobilisten unnötige Formalitäten und Kosten ersparen.

Wenn ein gutes Pferd galoppieren soll...

BV ARAL

... dann muß es „richtig" gefüttert werden. Und wenn die Motor-Pferde im Strudel des Straßen-Verkehrs Temperament und Kraft entwickeln sollen, dann brauchen sie

bleifrei von Natur aus klopffest

Die Liebe zum Motor geht durch den Kraftstoff. Alles, was der Motor begehrt, schenkt das klassische Benzol-Gemisch:

Schnellstart bei jeder Temperatur
Elastizität und Bergfreudigkeit
Ergiebigkeit und beste Leistung

...und es ist bleifrei!

Das bedeutet: Keinerlei Rückstände durch Bleischlacken; saubere, völlig aschefreie Verbrennung. Also für Kolben, Kerzen und Ventile maximale Schonung, für den Motor Jugendfrische bis ins hohe Alter.

BV-ARAL BLEIFREI

ARAL bleifrei

DAS OPTIMUM NATÜRLICHER KLOPFFESTIGKEIT

TELEFUNKEN-AUTOSUPER „SELEKTOR"

sucht Sender selbständig auf UKW und Mittelwelle. Ihren Blick auf die Fahrbahn gerichtet, brauchen Sie seine Taste nur anzutippen. Er bringt Ihnen durch automatische Scharf-Einstellung Sender für Sender, Musik, Nachrichten und gute Laune am laufenden Band.

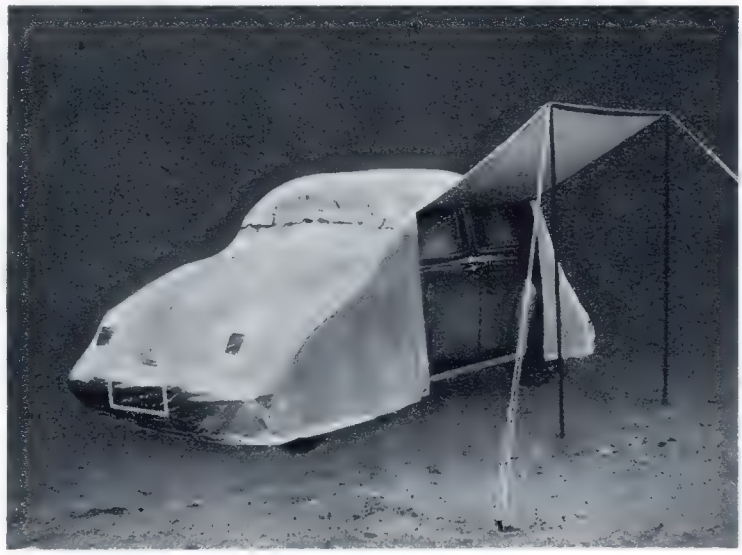
DM 487,- ohne Zubehör und Lautsprecher

UNVERBINDLICHE VORFÜHRUNG BEI IHREM FACHHÄNDLER

Interessiert Sie das?

Zwischen Wohnanhänger und Zelt

Speziell für kleinere Autos wird in Bad Aibling ein kleiner Anhänger gebaut, sozusagen ein Mittelding zwischen Wohnanhänger und Zelt. Dieser Einachsanhänger nennt sich „Camping-Zwerg". Sein Steckbrief lautet: Gewicht 190 kg, Länge 2 m, Breite 1,40 m, Höhe geschlossen 0,80 m, aufgebaut 2,80 m, Bereifung 4.00 × 8, zumutbare Höchstgeschwindigkeit 90 km/st, Platz für 4–5 Personen, Aufbauzeit weniger als 10 Minuten. Vorteil gegenüber dem Wohnwagen: er ist billiger (Preis mit Tisch 1800 DM) und nach rückwärts bleibt die Sicht frei. Vorteil gegenüber dem einfachen Zelt: man liegt nicht auf dem Boden und der Wagen bleibt leer, da alles Zubehör (u. a. sogar ein Propangaskochherd) im Anhänger verstaut wird. Der Hauptvorzug des Camping-Zwerges liegt aber darin, daß hier 4 Personen, die mit einem Kleinwagen in den Urlaub fahren und zelten wollen, diesen für sich allein haben und das Fahren zwischen den Zeltausrüstungsstücken nicht zur Qual wird, denn alles, was man zum Übernachten braucht, hängt hinten dran und die eigenen Matratzen können auch noch verwendet werden. Eine besondere Raffinesse ist die Zeltkonstruktion: das eigentliche Schlafabteil kann durch einen separaten Vorhang abgetrennt werden, und im Vorzelt ist soviel Platz, daß man dort bequem aufrechtstehen kann. Stellt man nun den Zugwagen so, daß dieser vor dem Vorzelt steht, dann ist man hier tagsüber vor fremden Blicken geschützt und hat in seiner „Burg" alles beisammen. (Hersteller: Oskar Steinherr, Bad Aibling, Obb.)



Verbesserte Gugel-Faltgaragen

Wenn sich die Gugel-Faltgaragen seit mehr als zwanzig Jahren auf dem Markte behaupten und die Herstellerfirma immer wieder darauf hinweisen muß, daß nicht jeder Autoüberzug eine „Faltgarage" ist, weil es sich bei diesem Wort um einen geschützten Markennamen handelt, so spricht dies für die Qualität und den Gebrauchswert des Erzeugnisses.

Die Erfahrungen im Laufe der Zeit haben naturgemäß zu Verbesserungen angeregt. In erster Linie handelt es sich dabei um das Problem der Vermeidung von Kondenswasserbildung und um die Möglichkeit, ein schnelles Trocknen unter dem Autoüberzug zu erreichen; also um die gleichen Probleme, wie sie auch beim wasserdichten Regenmantel auftreten.

Auch bei den bisher angebrachten Entlüftungen in den Überzügen ließ es sich nicht vermeiden, daß durch das Gewicht der aufgelegten Überzüge der Stoff des Oberteils unmittelbar auf dem Dach des Wagens auflag. Trotz Abstandhaltern konnte nicht überall genügend Luft zugeführt werden. Das Neuartige liegt nun darin, daß man das Gewicht der ganzen Faltgarage durch ein dünnes, kräftiges Netz abgefangen hat, das auf dem Blech des Wagendaches aufliegt und die Luftzirkulation nicht hemmt. Das Dachteil des eigentlichen Überzuges besteht also

Was Continental-R-Reifen versprachen,

haben sie gehalten und übertroffen. Ihre dicke Lauffläche,

verbunden mit der hochwertigen Gummimischung,

hat sich auf ihr Leistungsvermögen ausgewirkt:

Continental-R-Reifen sind langlebig!

Dadurch wird der Continental-R

in hohem Maße wirtschaftlich. Weitere Vorzüge,

die immer wieder gerühmt werden, Continental-R sind

rutschfest, tropenfest und vermitteln hohen Fahrkomfort.

Fordern Sie Continental-R

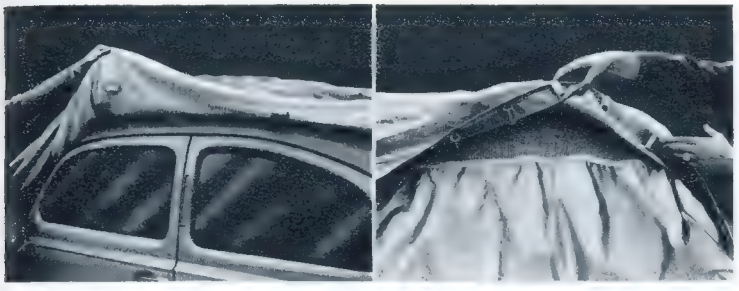
den meistgefahrenen deutschen Reifen

aus einem Netz. Über diesem Netz ist ein gleichsam für sich freischwebendes, wasserdichtes Dach aufgelegt, das an allen Seiten nur locker durch Punktbefestigung mit der Faltgarage verbunden ist. Zwischen Netz und Dachüberzug wird durch Gummiröhrchen in genügender Anzahl ein Abstand gehalten. Dieses weit übergreifende, völlig lose aufliegende Dach hat nun überhaupt kein Gewicht mehr zu tragen. Ungehindert streicht die Luft von unten nach oben, hat seitlich, hinten und vorn Zugang und Austritt, Luftstauungen unter der Hülle werden vermieden, ohne daß die Abdichtung gegen Regen und Schnee irgendwie gestört ist. Unter Beibehaltung der atmenden Seitenteile ist nunmehr wirklich die äußerst mögliche Luftzirkulation erreicht.

Da die Konstruktion die Verwendung besonders leichten Materials erlaubt, ist das Gewicht des gesamten Überzuges und die Größe des zusammengelegten Päckchens geringer geworden.

Der zunehmende Straßenverkehr verlangt auch eine stärkere Verkehrssicherung des abgestellten Fahrzeugs. Außer den vorgeschriebenen Rückstrahlern sind deshalb Rückseite und Vorderseite der Faltgarage noch mit selbstleuchtenden Streifen (Scotchlite) versehen worden, die bei Anstrahlung hinten rot und vorn weiß aufleuchten.

Der Wunsch mancher Kunden, die im Sommer im Auto schlafen wollen, auch vor dem Wagen ein kleines zusätzliches Regen- und Sonnendach zu haben, wird jetzt auch bei der serienmäßigen Ausführung erfüllt. Das linke Seitenteil ist zweigeteilt und kann mit Hilfe zweier Aufstellstangen vor der Tür hochgestellt werden. Bei normalem Gebrauch bleibt der zweite zusätzliche Reißverschluß verschlossen, und man benützt nur die beiden abschließbaren Reißverschlüsse vor den Türen mit der Diebstahlsicherung unter dem Wagen. Die andern bewährten Konstruktionsmerkmale: Durchsichtigkeit an den Stand- und Schlußlichtern, am Nummernschild, Sturmsicherung und Diebstahlsicherung, Spannungsausgleich usw. wurden in der bewährten Form beibehalten.

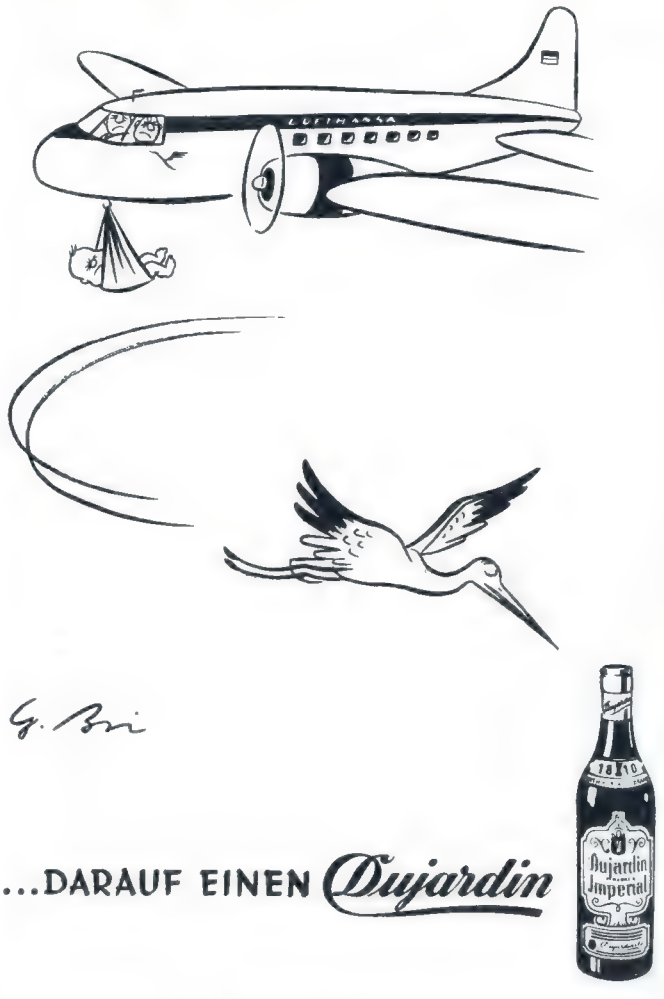


Rascher Ölwechsel

Ein neues Gerät, das in einer Hamburger Tankstelle aufgestellt wurde, verkürzt den zeitraubenden Ölwechsel. Mit einem Schlauch wird das alte Öl aus dem Motor herausgesaugt. Der Glasbehälter auf der Anlage zeigt an, wieviel Öl noch im Motor war. Anschließend wird die neue Ölfüllung getankt. Die ganze Prozedur dauert etwa 5 Minuten, und der Tankwart braucht nicht mehr unter den Wagen zu kriechen, um die Ablaßschraube zu öffnen. Sonst dauert ein Ölwechsel normalerweise etwa 15 Minuten. Foto dpa

Nummernschilder aus Kunststoff

propagiert neuerdings eine norddeutsche Firma. Beachtliche Vorzüge gegenüber den üblichen geprägten Blechtafeln liegen klar auf der Hand. Die rosten nämlich nicht, es kann kein Lack abspringen, sie bleiben auch nach jahrelangem Gebrauch gut lesbar. Auch kann sich niemand daran verletzen, da keine Blechkanten vorhanden sind. Auf die schwarzen Kunststoff-Grundplatten werden die weißen Zahlen — natürlich ebenfalls Kunststoff — mittels einer Spezialflüssigkeit, und zwar nicht mehr ablösbar, aufgesetzt. Das geht ganz schnell und ist naturgemäß billiger, abgesehen vom Wegfall der lästigen Wartezeiten bei der Neu- oder Wiederbeschaffung geprägter Nummerntafeln. Die Grundplatte kostet DM 4.50, jede Zahl DM —.25. Auch wenn eine Neuordnung der Numerierung erfolgt, können die Kunststoffschilder entsprechend ausgeführt werden, also etwa mit veränderten Abmessungen und schwarzen Zahlen auf weißer Grundplatte. Und falls es das Gesetz vorsehen sollte — wovor uns Gott behüte! — daß die Bundesfarben auf den Schildern geführt werden müssen, dann sind sie auch damit lieferbar. (Kunststoff KG., Wilhelmshaven, Kirchreihe 29.)



Unabhängig vom Alter: **OKASA**
Nur in Apotheken erhältlich
Fordern Sie kostenlose Broschüre von HORMO-PHARMA, Berlin SW 68/50

Heim-Sauna „FAVORIT"
SAUNA, seit Jahrzehnten der Begriff für Gesundheit, Schaffenskraft, Lebensfreude, Erfolg.
SAUNA „FAVORIT": bequem, unabhängig, unverwüstlich. 3 Schaltstufen, Infrarot-Strahler, trocken und Dampf. Bewährt bei Erkältung, Rheuma, Ischias, Fettsucht, Managerkrankheit, Kreislaufstörung etc., ca. 6 Pf. je Bad. **Zusammenlegbar. Auf Wunsch 8 Tage zur Ansicht.**
Angebot und Aufklärung unverbindlich durch
Heim-Sauna „Favorit", Baden-Baden, Postfach 247

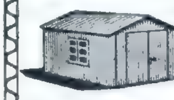
Sie fahren zugfrei
im Schiebedach-Wagen mit AEROREX DBP
– auch in farbig lieferbar, somit gleichzeitig Sonnenschutz –
und in der Limousine mit AEROREKORD
Bitte Prospekte anfordern!
Hersteller: WERNER JUNG - Oldenburg (Oldb) - Auguststraße 51

Zur Deutschen Handwerksmesse München
vom 6. 5. bis 15. 5. 1955
Freigelände Ost, Stand 19

Die atmende Autohülle
für Moped - Roller - Krad und Wagen
Katte Hamburg 1, Norderstraße 87, Ruf 246964

Umsatzsteigerung
durch Anzeigenwerbung
„Das AUTO, MOTOR und SPORT" empfiehlt sich als erfolgsbewährt.

Achenbach-Garagen

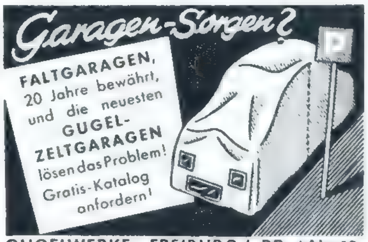


Schuppen · Hallen Fahrradständer
feuersicher und zerlegbar, aus verz. Stahlblech
Gebr. Achenbach, G. m. b. H.
(21b) Weidenau (Sieg) · Postfach 188

Sippel Schonbezüge

Hersteller: Geschw. Sippel, München
Müllerstraße 33, Telephon 21635

Den prakt. Camping-Bedarf vom
Stuttgarter Camping-Haus, Stuttgart, Kronenstraße 3
Fordern Sie unseren Katalog an!



GUGELWERKE · FREIBURG I. BR. / Nr. 12

STAHL-
Aktenschränke
Zeichnungsschränke
Kleiderschränke
Regale für Büro und Betrieb
Werkbänke
Werkzeugschränke
EMIL BERGFRIED
Fabrik für Stahlblecheinrichtungen
Mülheim-Ruhr

Die Batterie für anspruchsvolle Fahrer!

HOPPECKE

Accumulatorenwerk Hoppecke Carl Zoellner+Sohn Hoppecke/Westf.

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR UND SPORT

Neue Bücher

Katalognummer 1955 der Automobil-Revue

Hallwag-Verlag GmbH., Stuttgart 13, Spittlerstraße 8, 264 Seiten DIN A 4, DM 6.50.

Die Katalognummer 1955 der Schweizerischen Automobil-Revue ist wie jedes Jahr die verhältnismäßig vollständigste und reichhaltigste Zusammenstellung, die es über alle auf der Welt gebauten Personenwagenmodelle gibt. Als erfreuliche Bereicherung wird es empfunden, daß die Typentafeln noch reicher als bisher bebildert sind. Im allgemeinen Teil der Katalognummer ist unter einer Reihe instruktiver Beiträge insbesondere ein sehr ausführlicher Aufsatz von Professor Kamm über „Die großen Probleme des Automobilbaus" hervorzuheben, der unter das Motto „Sicherheit, Leistung, Wirtschaftlichkeit" gestellt ist. Hinweis: Die Katalognummer ist jedes Jahr in kürzester Zeit restlos vergriffen. O

Wie repariere ich Einspritzpumpen und -düsen für Fahrzeug-Dieselmotoren?

von H. Kümmet. 3., neubearbeitete Auflage, Richard Carl Schmidt & Co., Braunschweig-Berlin 1955. 126 Abbildungen, 5 Tafeln, 174 Seiten DIN A 5. Preis broschiert DM 7.50.

In der Reihe „Wie repariere ich . . .?" hat der inzwischen verstorbene Verfasser auch die Einspritzelemente der Dieselmotoren ausführlich behandelt. Die neueste Auflage ist im Sinne des Verfassers durchgesehen und auf den neuesten Stand der Entwicklung gebracht worden. Der Werkstatt wurde damit wieder ein Standardwerk in die Hand gegeben, das auf alle gängigen Einspritzsysteme (Bosch, Deutz, Deckel, Krupp-Junkers, Hanomag, Scintilla) eingeht, einschließlich Kraftstoff-Filtern und -pumpen. Reiches Bildmaterial und einwandfreie klare Beschreibung ermöglichen auch dem der Materie ferner Stehenden schnelles Einarbeiten. Eine Störungstafel behandelt die wesentlichsten Fehler und Mängel am Dieselmotor nebst deren Behebung. Vielleicht wäre es zweckmäßig gewesen — trotz des auf Dieselmotoren ausgerichteten Titels —, auch die Elemente der Benzineinspritzung mit einzubauen, da sie dem Dieselmotor wesensverwandter ist als dem Vergasermotor. bk

Rennfahrer und Rennmaschinen

Verlag Lambert Müller & Co., München 23, Karl-Theodor-Straße 29, 3. Auflage, 132 Seiten DIN A 6, brosch. DM 2.—.

Die 3. Auflage dieses bei der motorsportbegeisterten Jugend beliebten Taschenbuches bringt wiederum 276 Rennfahrer-Kurzbiographien (fast nur Motorrad-Rennfahrer) sowie Bilder der Rennmaschinen und der wichtigsten Rennstrecken. Es ist ein richtiges kleines Rennlexikon.

Allwetter-Anlagen in Kraftwagen

Der kleine „Peter", Band 22, von Ing. S. Tyschkus. Verlag Richard Carl Schmidt & Co., Braunschweig, Helmstedter Straße 151, 144 Seiten DIN A 6, brosch. DM 3.—.

In diesem Büchlein sind alle derzeit auf dem deutschen Automarkt verwendeten Heiz-, Lüftungs- und Entfrosteranlagen beschrieben und im Bild gezeigt, und zwar sowohl die von den Automobilfabriken serienmäßig eingebauten wie auch die der Zubehörfirmen.

Telegramm-Adreßbuch

28. Ausgabe, Deutscher Adreßbuch-Verlag für Wirtschaft und Verkehr G.m.b.H., Darmstadt, Holzhofallee 38. 2 Bände DIN A 4, Preis DM 80.—.

Da bekanntlich alle Unternehmen von einiger Bedeutung im Besitz einer Telegramm-Anschrift sind, bietet dieses Adreßbuch eine Übersicht über alle leistungsfähigen Firmen. Es enthält Anschriften aus folgenden Ländern: Bundesrepublik Deutschland und Westberlin, Saarland, Luxemburg, Holland, Dänemark, Schweden, Schweiz. Durch seine Gliederung und den Exportschlüssel ist das Werk ein wertvoller Mittler im Außenhandel.

Beilagenhinweis

Der Gesamtauflage dieses Heftes liegt ein Prospekt von Mairs Geographischem Verlag, Stuttgart, über die vom Verlag Hallwag in Bern herausgegebenen rot-gelben Hallwag-Autokarten bei. Wir empfehlen ihn der Aufmerksamkeit unserer Leser.

Der grüne Volkswagen mit dem Sonnendach

steht fix und fertig da zum fröhlichen Start in den Frühling. Die beiden Rücksitze im Wagen sind voll belegt mit Gepäck: Koffer, Rucksäcke und Decken. Sie haben ja Platz genug, um alles mitzunehmen, was sie brauchen, denn sie fahren nur zu zweit in den Urlaub. Darauf haben sie sich schon lange gefreut. Wie bequem man in den weit zurückgestellten Vordersitzen Platz nehmen kann! Er fährt und raucht dabei eine Zigarette, sie aber stellt das Radio an. Plötzlich sucht sie etwas im Handschuhkasten. Der ist so ein kleines Raritätenkabinett. Was da alles hineingeht: Sonnenbrillen, Zigaretten, Autokarten, ein Schal und eine Tafel Schokolade; alles ist da, nur nicht das, was sie sucht. Verzweifelt schaut sie ihn an und schüttelt den Kopf. Er aber lächelt — denn er weiß, was sie will — langt in die Seitentasche und hat mit einem Griff das Gewünschte: Inspirol-Pastillen, die vorbeugen bei Erkältung, Husten und Heiserkeit. Die gehören in jedes Autofach, denn gerade die Autozugluft und der Wechsel von warm und kalt bei unbeständigem Frühlingswetter machen den Autofahrer für Erkältungskrankheiten besonders anfällig.

Eine Reise ohne Inspirol-Pastillen hat schon vielen die Urlaubsfreude genommen, denn erkältet ist man schnell, aber mit Inspirol-Pastillen niemals lange. Alle Apotheken und Drogerien führen Inspirol-Pastillen.
Original-Dose mit ca. 50 Pastillen nur 80 Pfennige.

DREVO

Die dauernd plastische, luft- und wasserdichte

FEDERSCHUTZ-GAMASCHE für Ihr Auto

Unübertroffen in Preis, Einfachheit und Zuverlässigkeit. Erstklassige Referenzen. Verlangen Sie Preis und Prospekte.

DIPL.-ING. DR. E. VOGELSANG
REITZENSTEINSTR. 5 RECKLINGHAUSEN FERNRUF 2665

Das ist die Spezial Regenbrille

Ein neues JDEAL Erzeugnis

Rennerprobt! -Verblüffende Wirkung-
Stets klarer Durchblick auch bei stärkstem Regen und Schneetreiben

Lassen Sie sich bei Ihrem Händler auch die neue **Spezial-Vollsichtbrille für Brillenträger** zeigen.

GUSTAV EICHENWALD
SCHUTZBRILLENFABRIK
NEUSS / HAFEN

Mach mal Pause

Auch beim täglichen Einkauf sollten Sie das Angenehme mit dem Nützlichen verbinden und öftermal eine kleine Pause einlegen. Das macht doppelte Freude! Ein netter Platz, dazu eine köstliche Flasche „Coca-Cola", so wird die kleinste Pause zur erfrischenden Pause. Und für die Lieben zu Hause „Coca-Cola" im Sechsflaschenträger,

TRINK Coca-Cola WARENZEICHEN

das ist immer willkommen!

1009

Billiger und schneller

verkaufen oder finden Sie durch

eine kleine Anzeige

in der AUTO MOTOR UND SPORT

Unsere günstigen Spezialrubriken für alle Fabrikate und Zwecke helfen Ihnen hierbei, besonders unser beliebter

„AUTOMARKT"

Überschrift ist kostenlos. Stichwort wird fett gedruckt, Text fortlaufend hintereinander.

Einschaltung erfolgt stets sofort!

Textangabe genügt. Vorauszahlung nicht erforderlich. Jede Anzeige erscheint in der Gesamtauflage. Daher die großen Erfolge und die besondere Beliebtheit.

Preis: Die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum nur DM 1,50; bei Stellengesuchen nur DM 1,—; falls Chiffre erwünscht, Chiffregebühr einschl. Porto DM 1,50.

Rabatte: 2 Anzeigen 10%, 3×15%, 6×20% Preisnachlaß.

Schreiben Sie uns noch heute!

..... Bestellzettel! Hier ausschneiden .....

An
VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH.,
Stuttgart, Postfach 1042

Bitte nehmen Sie nachstehenden Text .....× gemäß obenstehendem Angebot auf:

Die Anzeige soll mit nachstehender Adresse — unter Chiffre — erscheinen. Nichtgewünschtes ist gestrichen.

Name: _____

Ort: _____ Datum: _____

Straße: _____ Nr. _____

Wissen Sie schon
Gegen Reisekrankheit
Hexobion
Reines Vitamin B_6 – wird auch von Kindern gut vertragen.
Für DM 1.70 in allen Apotheken erhältlich.

AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)
Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

BMW

BMW-Dixi zu kaufen gesucht. Angeb. an D. Schmotz, Schwabach/Nbg., Ludwigstraße 12. 1817/1258

Verkaufe meinen sehr schnellen **2 Ltr. BMW-Veritas-Rennsportwagen** (ehem. Fahrzeug von F. Rieß, Nürnberg) mit Ersatzmotor und vielen Teilen. Fahrzeug in bestem Zustand, rennfertig. Umständehalber abzugeben. Anfragen unter 4874 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1815/1258

BMW 80 PS Motor in nur einwandfreiem Zustand geg. bar gesucht. Johs. Peschken GmbH., Moers (Rheinl.), Meerstraße. 1813/1258

BMW Sport, Original 328, 80 PS, mit reichlichem Zubehör und Ersatzteilen, preiswert abzugeben. Angebote unter 4863 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1791/1256

Für BMW 328 werden folgende neue oder verwendbare Gebrauchtteile gesucht: 1 Zylinderkopf, 3. Vergasersystem, 1 Rennockenwelle, 1 Satz Kipphebelteile. Angebote mit Preis und Zustandbeschreibung werden erbeten an Anneberg-Motors, Kopenhagen, Vesterbrogade 95. 1795/1256

BMW-Coupé 327 mit 80 PS-Motor, schwarz, guter Zustand, vor 8000 km neue Kolben. Schlafsitze, Radio, für DM 2800.— (Anz. 1800.—) verkauft: P. Weber, Nürnberg, Theodorstr. 11, Ruf 5 28 07. 1784/1256

FIAT

Suche 1900, Typ Grand Luxe bzw. Grand Vue. Angeb. mit genauen Details erbet. unter 4850 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 1751/1253

GUTBROD

Gutbrod Superior, Baujahr 1952, ab Mai 1953 erstmalig zugelassen, 658 ccm, 52 000 km gelaufen, bester Zustand, preisgünstig zu verkaufen. Angebote erbittet: Aug. Fußwinkel, Köln-Nippes, Tübinger Straße 18, Tel. 5 67 93. 1793/1256

LANCIA

Lancia Gen.-Vertr. E. Uebel, Automobile, Frankfurt/M., Günderrodestr. 5. An- u. Verkauf, Ersatzteile. 1812/1258

Vom **Versandhandel** direkt an den **Verbraucher**, preisgünstigst, Nachnahme, frei Haus liefern wir
Auto- und Motorrad-Zubehör
Spezialität: Camping-Artikel und Faltgaragen für alle Fahrzeuge. Angebote unverbindlich.
Versandhandel für KFZ-Bedarf K. Hilbertz - Uerdingen/Rh., Postf.

WARNTASTER
Für millimeter-genaues Randstein-Anfahren! Im Ausland jahrelang bew. als sicherster Schutz f. Rad u. Karosserie. Selbst anzubr. **DM 3.95.** Nachnahmevers. Prosp. gratis!
PETER FISCHER, München 23, Ungererstr. 5-A

Präzisions-Werk für sämtl. Motorrad-stat. u. Kleinwagen-Motore
Tele-Gabeln 2 Takt-Zylinder
u. Rahmen richten ausbüchsen, fräsen
M. in der Beek, Essen, Fr.-Ebert-Str. 69/71

Übermüdet!
Eine Rast auf dem **KURZ-Liegebett** macht Sie wieder frisch. Das Liegebett ist weich, vielseitig, leicht zusammenzulegen und zu tragen. Ideal zu Hause und unterwegs. Liegefläche 190×62 cm, gefaltet 70×62 cm, Gewicht 5 kg.
Prospekt und Bezugsquellennachweis durch
KURZ GMBH., BIETIGHEIM/WÜRTT.

Wir suchen zu kaufen:

Zement-Mischmaschinen
Hydraulische Pressen
Baumaschinen aller Art

Hersteller oder Exporteure obiger Maschinen werden gebeten, Katalog und Angebot für Händler mit Exportpreisen einschl. C. & F. Kosten zu unterbreiten an:

HAHN-MANILA,
1521-23-25 Washington Ave.
Philippinen

MERCEDES

Mercedes 170 DS, Baujahr 1952, 70 000 km gelaufen, in bestem Zustand, tadellos bereift, dazu 2 Geländereifen für Winterbetrieb, Schiebedach, Becker-Autoradio, Schonbezüge, Rückscheinwerfer, abzugeben. Bar-Preis DM 6500.—. Angebote unter 4862 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 1790/1256

Mercedes 300 Limousine 52/84 000, schwarz, silbergraues Dach, sehr elegant, tadelloser Zustand, Beckerradio „Nürburg", Ersthand, DM 8500.—. Angebote unter 4869 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1801/1257

OPEL

4/20 Opel, Baujahr 1928/30, Viersitzer, Cabrio oder Allwetter, in noch gutem, äußerlich ansprechendem Zustand, zugelassen, zu kaufen gesucht. Ausführl. Angeb. an W. Schmarbeck, Düsseldorf, Kreuzstr. 64a. 1809/1257

PEUGEOT

PEUGEOT
Gen.-Vertr. W. Hagen Automobile, Krefeld, Ostwall 103, An- und Verkauf, Ersatzteile. 1807/1257

PORSCHE

1,1 l Porsche-Motor, Baujahr 54, neu, ca. 500 km gelaufen in VW, Porsche-Getriebe 1954 neu mit Schaltgestänge, Tourenzähler-Welle zu verkaufen, DM 2000. Passend für VW. Karosseriebau Klenk, Ffm.-Hausen, Industriehof. 1811/1258

Porsche 1,3 l Super-Motor, 8000 km gelaufen, besonders schnelles Stück, günstig abzugeben. Werner Engel, Hamburg 13, Harvestehuder Weg 23. 1816/1258

PORSCHE

1 Porsche-Coupé 1500

Baujahr 1953, synchronisiert, erstklassiger Zustand, silbermetall, neu bereift; Zubehör: Telefunken - Drucktasten - Super, Zeituhr, Liegesitz, verchromte Radblenden etc.

AUTOHAUS KRAUSS GMBH.
PORSCHE-Generalvertretung,
Nürnberg, Regensburger Str. 70, Tel. 4 37 41.
1805/1257

STUDEBAKER

STUDEBAKER
Gen.-Vertr. W. Hagen Automobile, Krefeld, Ostwall 103, An- und Verkauf, Ersatzteile. 1808/1257

VW

VW für Sportliebhaber, 2Sitz. m. Verdeck, schnittig u. schnell, verkauft wegen Sportaufgabe f. DM 3200.—. Anfragen unter 4872 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1806/1257

VW-Zweisitzer preisgünst. geg. bar zu kauf. ges. Werner Bienhaus, Lüdenscheid i. W., Bergstr. 3. 1820/1258

VERSCHIEDENE

FÜR EXPORT GESUCHT

Mercedes 220, 51/52/53	**Isabella**
Kapitän 51/52/53/54	**VW-Export und Standard**
BMW 53/54	**Opel-Caravan**
Olympia 50/51/52/53	**Olympia-Combi**
Record 53/54/55	**Taunus-Kombi**
Ford-Spezial und de Lux	**12 M-Kombi**
12 M 52/53/54/55	**VW-Transporter und Kombi VW-Busse**
DKW 52/53/54	

gegen bar zu kaufen gesucht

Eilangebote an:
AUTO-BECKER, DÜSSELDORF
Friedrich-Ebert-Str. 5-7, Tel. 1 07 06, FS. 082/2874

Suche Sport-Coupé oder Cabrio, auch älteres oder Ausländer. Mögl. Fotoangeb. an Postfach 29, Alsbach a. d. B. 1782/1255

WOHNANHÄNGER

Wohnanhänger Dethleffs

Vorführwagen letzte Modelle 1955
Camper, Tourist, Nomad, Globetrotter

unter Preis vom Vertreter abzugeben.
Düsseldorf, Schließfach 11142

* VERSCHIEDENES *

Löt-, Hartlöt- und Kleinschweißgerät

unentbehrlich für jeden Sport- und Berufsfahrer, auf Fahrt, im Camping und in der Garage und Bastlerwerkstätte

zugleich Heiz- und Wärmequelle auf Ausflügen und im Camping

DM 38.– Nachnahme portofrei

Fa. GABOR - Kreßbronn / Bodens.

Weißwandige Reifen aus d. Dose. Orig.-Gummifarbe weiß, gar. kein Abplatzen d. Farbe, Dose DM 5.80 g. Nachn. A. F. Valenta, Salzgitter-Lebenstedt 5/3.

Teller- und Kegelräder, Achswellen, komplette Ausgleichgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Tel. 25 22. 1810/1258

20 Jahre Fahrschulpraxis verbürgen beste **Fahrlehrerausbildung** Chiffreanfragen unter 4790 an „das AUTO, MOTOR und SPORT," Stuttgart, Postfach 1042. 1590/1236

Bei Schmerzen bewährt.

Kopfschmerzen und Benommenheit beeinträchtigen die Sicherheit am Steuer. 1 – 2 Tabletten wirken zuverlässig schmerzlindernd und schaffen einen klaren Kopf.

Temagin

10 Tabletten DM –,95 in allen Apotheken

Gelegenheitskauf. Verk. 1,1 Ltr. Porsche in tadellosem Zust., da viel zu schnell. Preis 4950 DM, evtl. Tausch geg. VW. — 1 VW-Motor, grundüberholt, einbaufert., frisiert v. Fa. Hahn, zirka 30 PS, 550 DM. — 1 Hahn-Spezial-Tiefladeanhänger z. Schlepp. v. Rennw. Preis statt 1300 nur 850 DM. Ang. u. 4875 an das AUTO, MOTOR und SPORT, Stuttg., Postf. 1042. 1821/1258

LIEBESPFEILE (MOT)

Junge Dame (20) mit Herz, Humor, Führerschein und Courage möchte jungen Herrn mit ähnlichen „Qualitäten" kennenlernen. Zuschr. unt. 4873 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 1814/1258

* STELLENANGEBOTE *

GROSS-REPARATURWERKSTATT IN ISTANBUL SUCHT SERVICE-MANAGER SOWIE AUTO-MECHANIKER

verlangt werden: lange Erfahrung mit amerikanischen Wagen sowie perfekte Kenntnisse der hydraulischen Getriebe,

geboten werden: beste Bedingungen und auf Wunsch auch Dauerstellung.

Ausführliche Angebote an:
BEYOĞLU PK. 32, ISTANBUL (TÜRKEI)

Unternehmen im Raum München sucht zum 1. 7. oder früher

Konstrukteur
(auch Jung-Ingenieur oder Konstruktionstechniker)

für Teilkonstruktionen des Karosseriebaues. Kenntnis in Austragungen (Straaken) erwünscht.
Bewerbungen mit handgeschriebenem Lebenslauf, Lichtbild und Zeugnisabschriften unter FMZ 6296 an **Anzeigen-Fackler, München 1, Weinstraße 4**
1804/1257

NSU

Die NSU-Quickly ist das meistgekaufte Moped Deutschlands.

Preis **DM 540.-** Anzahlung **DM 145.-**

Führerscheinfrei!
Steuerfrei!
Zulassungsfrei!

Nicht mehr laufen - Quickly kaufen!

Besucht die 7 Heilbäder der Nordsee

BORKUM · JUIST · NORDERNEY · BALTRUM · LANGEOOG · SPIEKEROOG · WANGEROOGE

„Schöne Ferienziele" g. Rückporto vom LVV. Ostfriesland, Emden, Postf. 223

Ortisei (St. Ulrich) · Grödnertal 1236 Meter

Seilbahn auf die Seiseralpe 2002 Meter · Sessellifte

Hotel Aquila Adler Besitzer: Jos. Ant. Sanoner

Gut bürgerliches Haus · 220 Betten · Mit letztem Komfort

Fernsprecher 62-03 · Pensions- und Pauschalabkommen

Die letzte Seite

Für den Ochsen mußt du zahlen!

Herr Müller hat ein Kleinkraftrad. Natürlich fährt er nicht damit. Denn er hat einen Sohn. Minderjährig zwar, aber oho! Und da es die Söhne gewöhnlich eiliger haben als die Väter, versteht es sich geradezu von selbst, daß Oskar fährt. Müller junior hat denn auch alles, was ein gewiegter Motorradfahrer braucht. Von den Socken bis zum Scheitel besteht er aus Leder. Doch wie die Schwalbe noch keinen Sommer, so macht der tadellose Dreß noch keinen Motorradfahrer, wie man sogleich sehen wird.

Oskar hat nämlich eine Vorliebe für Geschwindigkeit. Geschwindigkeit ist keine Hexerei, zuweilen aber gefährlich. Denn man kann dabei nicht immer so geschwind anhalten, wie die Notwendigkeit es gebietet. Im Falle Oskar gebot es die Notwendigkeit, die sich ihm eines Tages in Gestalt eines Ochsen in den Weg stellte. Der Ochse und Oskar erlitten einen Verkehrsunfall. Der Ochse verstarb.

„Für den Ochsen mußt du zahlen", sprach das Gericht alsbald zu Müller senior.

„Was geht mich dieser Ochse an?" fragte dieser unliebenswürdig.

„Du hast Oskars Fahrweise nicht genügend überwacht", erklärte das Gericht, „und das hättest du als Aufsichtspflichtiger tun müssen."

„Beim Himmel!" rief Herr Müller aus, „Oskar fährt doch nur ein Kleinkraftrad! Ihn dabei überwachen zu sollen, heißt die Aufsichtspflicht überspannen."

„Mitnichten!" sprach das Gericht dawider. „Auch ein Kleinkraftrad kann den Verkehr in einer Weise gefährden, die der von eigentlichen Kraftfahrzeugen ausgehenden Betriebsgefahr wenig nachsteht. Es ist deshalb erforderlich, daß der minderjährige Fahrer von seinem Vater planmäßig und unauffällig überwacht wird. Hierzu können auch unauffällige Kontrollen durch Dritte gehören, und zwar gerade bei jugendlichen Anfängern. Diese Aufsichtspflicht hat der Vater gerade im Interesse gefährdeter Dritter — mögen sie auch Ochsen sein — auszuüben. Die Erfahrung lehrt, daß die Benutzung von Kraftfahrzeugen durch Minderjährige zu einer erhöhten Gefährdung des Verkehrs führen kann. Minderjährige sind übrigens nicht nur zu beaufsichtigen, *wenn* sie der Beaufsichtigung bedürfen, sondern *weil* sie — eben als Minderjährige — der Beaufsichtigung bedürfen." „Das ist vielleicht doch ganz richtig", sprach Herr Müller nachdenklich.

„Es ist sogar bestimmt richtig", erwiderte das Gericht und schrieb alsbald sein diesbezügliches Urteil.

A. M.

Beutelschneiderei

Stellen Sie sich einmal vor, Sie fahren auf der Autobahn. Ein Schild taucht vor einer Kurve auf „40 km". Sie gehen mit dem Tempo runter, die Autobahn wird einspurig, seitlich ist eine Baustelle, an der nicht gearbeitet wird.

Mitten in der Kurve, als die Hälfte der Baustelle bereits vorbei ist, ein neues Schild „20 km" und dazu am Ende der Baustelle in 100 Meter Entfernung ein Aufgebot grün Uniformierter mit erhobener „Kelle".

Es soll hier nicht untersucht werden, ob Sie wirklich 40 km/st und nachher 20 km/st fuhren oder ob Sie gar mit 45 oder 50 km/st „gerast" sind. Es soll auch nicht über den verkehrstechnischen Unsinn gesprochen werden, auf der Autobahn neben einer stillgelegten Baustelle „20 km" zu fordern. Das kann die „zuständige" Behörde, wenn sie es für richtig hält. Sie kann aber nicht auf 250 Meter schätzen, wie schnell jemand am Beginn der Baustelle fuhr. Also bleibt die Überrumpelung der Angehaltenen: „Sie sind über 40 und nachher über 20 km/st gefahren. Ich muß gegen Sie Anzeige erstatten oder ich muß Sie gebührenpflichtig verwarnen."

So oder ähnlich lautet das Verslein, und die Kraftfahrer zahlen — der Einfachheit halber ein oder zwei Mark, obwohl kein einsichtiger Richter sie mit einer Geldstrafe belegen könnte; mangels Beweises. Denn wer ist in der Lage, auf 250 Meter Entfernung festzustellen, ob Sie nicht 40, sondern 45 km/st gefahren sind? Wir möchten annehmen, niemand kann das; jedenfalls nicht mit der absoluten Sicherheit, die zu einer Verurteilung nötig wäre.

Während nun die Uniformierten mit Kassieren beschäftigt sind, rauscht Wagen für Wagen vorbei, beileibe nicht nur mit dem geforderten 20 km-Schneckentempo. Die Polizisten, darauf aufmerksam gemacht, stellten fest, es sei „in ihr Ermessen gestellt", wen sie anhielten. Die Kraftfahrer bezahlten also, nicht nur wegen zu hoher Geschwindigkeit, sondern weil sie „dem polizeilichen Ermessen" nach gerade an der Reihe waren. Kann es da wundern, daß man das klägliche Gefühl der Beutelschneiderei nicht los wird?

Schade, daß die Männer mit dem stolzen Wappen Hessens auf der grünen Uniform sich nicht zu schade sind für solchen Dienst; aber — so versichern sie, „wir tun ja nur unsere Pflicht, Freude macht es uns auch nicht". Es ist ja so einfach, nur seine Pflicht zu tun; das erspart Nachdenken und Gewissenskonflikte. Befehl ist Befehl, die Uniform macht so herrlich anonym. Man ist nicht der Mensch namens Belz oder Schulz, sondern Hauptwachtmeister oder Wachtmeister. Und die Automobilisten sind ja geduldige Schafe und daran gewöhnt, verdonnert zu werden, auch wenn kein Mensch ihnen beweisen kann, daß sie die Straßenverkehrsordnung übertreten haben.

Dieses Beispiel stammt von der Polizeibereitschaft Kassel auf der Autobahn Kassel—Frankfurt. Wäre es ein Einzelfall, hätten wir vielleicht nichts gesagt. Wir kennen aber aus eigener Erfahrung drei gleichartige Fälle polizeilichen Vorgehens.

Achim Koch

Der Mittag

Sympathie für Marianne

Hagen. (Eig. Bericht) Frei von allem Lokalpatriotismus wurde eine Düsseldorferin, jung, hübsch und tizianrot, zum Ideal der Kraftfahrer und Wagenbesitzer von Hagen und derjenigen, die nicht umhin können, täglich die Bundesstraßen 54 und 7 über Hagen zu benutzen. Dabei verhielt sich Marianne nicht einmal besonders verkehrsdiszipliniert. Im Gegenteil, als sie unter den staunenden Blicken zahlreicher Zuschauer ihrem ramponierten Wagen entstieg, in moderner schwarzer Jacke und schwarzer Satinhose, hatte sie den kaum aufgestellten Signalmast einer Verkehrsinsel umgefahren und damit die gesamte neue Anlage — rund 75 000 Mark hat sie gekostet — vorübergehend stillgelegt.

Daß der feschen Landeshauptstädterin die Westfalen nicht gram sind, bewies an diesem Tage nicht nur das schadenfrohe Grinsen der Bürger am Straßenrand, das selbst das verstärkte Polizeiaufgebot verlegen machte. Die Lokalpresse schrieb schadenfroh unter das Foto des geknickten Signalmastes: „Da liegt sie nun und blinkt nicht mehr!" Und der Verkehr, nun er bewegt sich doch. Am gleichen Tage erhielt die gleiche Zeitung ein Päckchen mit folgendem Begleitschreiben: „Anbei einige Kleinigkeiten für unsere Signalanlagenexperten: 1. Eine Schachtel Pralinen für den tapferen weiblichen Rammjäger (Marianne); 2. eine Flasche Pikkolo für den Fotoreporter; 3. eine Packung Rattengift für den Signalanlagenanstifter. Allen ein Wohlbekomms!

Soweit ein Hagener Verkehrsteilnehmer. Die Pralinen sind mittlerweile auf dem Wege nach Düsseldorf, weil Marianne, wenn auch nur für sieben Stunden, durch ihr „Attentat" den Verkehr „freigab".

(Siehe „Riwotzki und die Blinklichter", Heft 8, Die letzte Seite)

Der Traum der letzten Zivilisten (Zeichnung Canzler)

Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 671 40 und 671 49, Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung und Rotationstiefdruck: Chr. Belser, Stuttgart W, Augustenstraße 11/15. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint vierzehntäglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLERei und MOBIL sowie der MOTOR-TEST. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland: vierteljährl. DM 6.75, jährl. DM 27.—; Ausland: DM 33.80 (einschließl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 16 137. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Rhein-Main-Bank AG., Freiburg i. Br.; Rhein-Main-Bank AG., Stuttgart. — Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Postfach 1042. Preise laut Liste Nr. 9. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20% Rabatt.

Die Zeiten ändern sich

und mit ihnen auch die Verkehrsmöglichkeiten.

SKODA 1200 ist der hervorragende Vollblüter seiner Zeit,

der ihre anspruchsvollsten Anforderungen erfüllt:

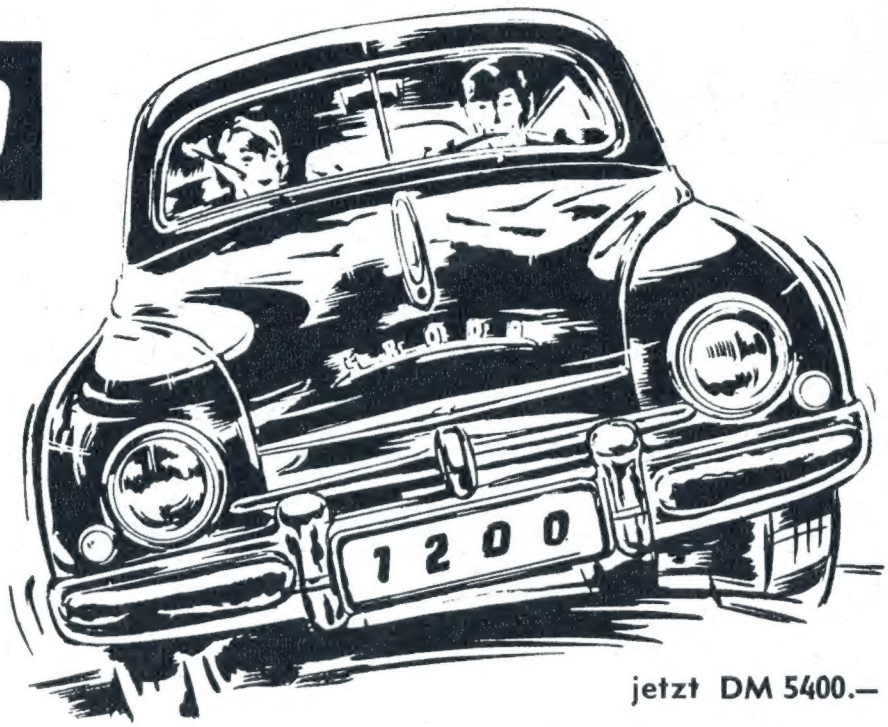
Bequemlichkeit

Schnelligkeit

Verläßlichkeit

Sparsamkeit

ŠKODA



jetzt DM 5400.–

Importeur für Süddeutschland:

KÖNIGIN-GROSS-GARAGE
AUTO-PACHTNER
MÜNCHEN 23
KAULBACHSTRASSE 82-86

Importeur für Norddeutschland:

ASCHOFF & CO GMBH
KREFELD
OPPUMER STRASSE 67-69
Fernruf 28427

Bezirksvertretungen zu vergeben!

MOTOKOV – PRAHA – TSCHECHOSLOWAKEI

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf L'AUTO MOTOR UND SPORT